

joseph kessel

vol. II

MERMOZ

JOSEPH KESSEL
membru al Academiei franceze

MERMOZ

Volumul II
Traducere şi postfaţă de
PAVEL POPESCU

EDITURA MERIDIANE
BUCUREŞTI, 1985

Coperta de
MIHAI MĂNESCU

Joseph Kessel
MERMOZ
Editions Gallimard

Varianta V2.0
August 2020

Cuprins

Cartea a treia

CUCERITORUL AMERICILOR

I.

FUNCŢIONARUL

La 6 noiembrie 1927, pachebotul *le Groix* a ridicat ancora din portul La Rochelle cu destinaţia Rio de Janeiro. La bordul său se afla şi Mermoz împreună cu Laté 26, cel cu care efectuase, raidul Franţa—Senegal.

Trăise, din momentul aterizării sale la Saint-Louis, o serie de zile dezordonate şi singulare. Ştirile În legătură eu traversarea, încununată de succes, a lui Costes şi Le Brix... Revenirea la Toulouse în două salturi. Recepţiile organizate la diverse centre aeronautice, recepţii în timpul cărora Mermoz a început lupta împotriva modestiei şi timidităţii sale. Prezentarea aparatului. Şi, pe neaşteptate, ca să zicem aşa de pe o zi pe alta, ordinul de a pleca în America... Mermoz abia a avut timpul necesar să-şi îmbrăţişeze mama (ceea ce n-a fost cu putinţă şi în cazul bunicilor, pentru care nutrea o mare şi statornică tandreţe), şi a şi trebuit să se îmbarce. Iar acum, coastele Franţei defilau prin dreptul ochilor săi.

Motivele acestui zor erau legate de însuşi destinul Liniei. În acel moment, ea căpăta un nou chip şi un nou stăpân.

Încă din 1925, un om dotat cu o energie, o putere de muncă şi o îndrăzneală admirabile îşi fixase atenţia asupra întreprinderii Latécoère. Acest om era Marcel Bouilloux-Laffont. Timp de un sfert de veac, se pricepuse să acumuleze în America de Sud succese grandioase. Poseda acolo porturi, căi ferate, ciocuri, magazine, bănci, întregi districte şi oraşe.

Când Marcel Bouilloux-Laffont a constatat dezvoltarea legăturilor aeriene, imaginaţia sa de făurar — poezie a marilor afaceri — l-a făcut să întrevadă ce prodigioasă pârghie de penetraţie şi influenţă ar putea constitui o linie aeriană care să lege Franţa de ţări uriaşe, lipsite de comunicaţii rapide şi în ce măsură această linie ar deveni

elementul de legătură şi capul de afiş al celorlalte întreprinderi din stăpânirea sa. Partea europeană şi africană a sistemului exista. Îi aparţinea lui Latécoère. Trebuia, deci căzut la o înţelegere. Operaţiunea a cerut timp. Până la urmă, cei doi s-au întâlnit în America de Sud şi, suflând afacerea de sub nasul unei societăţi germane, au obţinut de la guvernele argentinian şi chilian o concesiune poştală care le conferea o superioritate absolută asupra tuturor rivalilor eventuali. Compania Latécoère fuzionă cu grupul Bouilloux-Laffont, devenind Aeropoştala.

Aeropoştala... Ani de-a rândul, pe Champs-Elysees a scăpărat emblema ei: un fulger roşu brăzdând Atlanticul şi cele trei continente.

Aeropoştala... Cu câtă mândrie, cu câtă fervoare a pronunţat Mermoz, la început, acest cuvânt. Iar mai târziu,, cu ce patetică părere de rău.

De îndată ce a obţinut controlul afacerii, Marcel Bouilloux-Laffont s-a apucat să imprime filialei americane impulsul, anvergura şi ritmurile ce-i erau proprii. Dar dacă dispunea de capitaluri, de organisme economice, de relaţii atotputernice, dacă pentru chestiunile administrative avea la îndemână un personal încercat, în schimb, pentru noua linie, lipsea totul: terenuri, materialul, infrastructura, oamenii şi un şef.

Acesta din urmă trebuia, să se descurce şi repede, şi bine. Să fie şi executant, şi conducător. Să aibă curaj şi discernământ. Să fie ascultat, dar şi iubit. În sfârşit, să reprezinte Franţa.

— Mermoz şi nimeni altul, s-a pronunţat, fără şovăire, Daurat.

— Atunci să plece imediat ca pilot-şef, a decis Bouilloux-Laffont.

Mermoz a plecat, dar nu ca pilot-şef.

— Să n-aud de funcţii sedentare, i-a declarat el cu fermitate lui Daurat. Sunt făcut pentru zbor. Atât şi nimic mai mult. Nu plec în America decât în aceste condiţii.

Daurat a lăsat pleoapa să-i cadă, şi-a scuturat ţigara şi a spus:

— În regulă, te orientezi la faţa locului.

Dacă i s-a mai întâmplat să se gândească la această ofertă, în timp ce naviga pe *Groix,* a fost doar ca să pufnească în râs. Auzi, să-i fie oferite păduri virgine, pampasuri, pământuri neexplorate, munţi gigantici, iar el să se ţină de hârţogărie!

Avea vârsta lui Lindbergh şi exemplul acestuia îl fascina. Grandoarea însă nu cunoaşte seria. Drumurile celor însemnaţi de ea nu sunt niciodată aceleaşi.

Cel care l-a condus pe Mermoz, pentru prima oară, la ţărmurile Americii a fost deosebit de lung. Pachebotul a făcut escală la La Coruña, Bordeaux şi Dakar. Pasagerii nu erau nici numeroşi, nici veseli. Majoritatea era formată din funcţionari, cu destinaţia Senegal unde la acea epocă bântuiau frigurile galbene. Era, de altfel, culoarea care le marcase, în avans, chipurile înspăimântate. Ceilalţi se compuneau din argentinieni, cu mutre triste şi distante. Mermoz s-a circumscris în propriul perimetru; a izgonit orice gând din minte, s-a ghiftuit cu mâncare şi somn, a supt prin toţi porii soare şi odihnă. Aidoma unui animal puternic care se pregăteşte pentru un lung şi dur efort, şi-a abandonat muşchii plăcerilor trândave.

Când *Groix* a traversat ecuatorul, Mermoz a primit cuvenitul botez. Tăvălit din cap până-n picioare în cocă, a fost aruncat, pe spate, într-o piscină improvizată din cinci prelate. Operaţiunea s-a făcut de trei ori. Nici el şi nici nimeni altul nu-şi putea imagina atunci că îi era sortit să traverseze acest imaginar brâu al mapamondului de tot atâtea ori, ba chiar mai abitir ca cel mai nărăvit lup de mare.

Cu câteva zile înainte de terminarea traversării, Mermoz a făcut cunoştinţă cu un tânăr misionar care călătorea la clasa a doua. Se ducea în Brazilia ca să se închidă, pentru tot restul vieţii, într-o leprozerie. Vorbea cu o mare simplitate despre destinul său inexorabil. Mermoz a fost profund impresionat.

În ziua de 28 noiembrie, la asfinţit, *Groix* pătrundea în rada lui Rio de Janeiro.

Etrava navei spinteca o apă în care jucau, schimbându-se între ele, reflexele cerului, ale stâncilor, ale copacilor şi Mermoz se simţi năpădit de un sentiment de fermecată uluire în faţa atâtor splendori, a perfecţiunii lor, sălbatice şi misterioase. De pretutindeni se conturau şt dispăreau ţărmuri încărcate de o vegetaţie compactă şl înmiresmată, aidoma unor gigantice plete ale gliei-mamă, viguroase şi fecunde. În faţă şi de ambele laturi ale vasului apăreau insuliţe ce păreau smocuri de pădure virgină iscate direct din mare. Brusc, le vedeai în spate. Ţancuri golaşe, de culoarea jarului, împungeau din undă cerul cu vârfurile lor ascuţite. Fără încetare, estuarul fereca sau desferecea păienjenişul său marin, mineral sau vegetal.

Aveai senzaţia că eşti pierdut în miezul unui labirint sublim. Ochii nu mai ajungeau ca să cuprindă această profuziune, această risipă, acest dezmăţ de forme şi culori care-l năuceau, îl asaltau pe călător. Lanţuri muntoase îşi mulau jungla în masa lichidă ce tremura la picioarele lor. Pe creste zimţuite cocotierii îşi agitau buchetul lor de frunze bizare, aidoma panaşului din vârful unui coif. La firul apei, înfipte în catifeaua întunecată a câte unui luminiş, se iţeau colibe aurii. Păsări necunoscute urmăreau siajul. Vasul luneca încetişor printr-un univers vrăjit, instabil, în care sensul direcţiei devenea inutil şi care-şi reînnoia în fiece clipă rezervele sale de miraculos.

Nimic nu părea mai departe de existenţa organizată a oamenilor decât împletitura de ape, pietre şi frunze. Nimic nu părea mai aproape de virginitatea primelor ere când pământul, încă moale, îşi usca la soarele cataclismelor lutul său umed şi flora sa uriaşă.

Deodată, după cotul unui braţ de mare, apăru, aşa cum se întâmplă pe bulevardele frânte din vise, un oraş fără fruntarii, dezordonat, fantastic. Un oraş călărind coline, văi, munţi, cu edificii ţâşnind din plaje şi proptindu-se de stânci precum nişte piloni, cu mahalale cocoţate pe coaste şi agăţate de rădăcinile selvei, un oraş din sânul căruia izbucneau creste violacee şi dezgolite, un oraş feeric, zdrenţuit de golfuri,

presărat de promontorii, aricit de ţancuri, încununat de junglă.

Mermoz uitase şi de treburile care-l aşteptau, şi de avion, şi de proiecte, uitase până şi de propria-i existenţă. Alerga de la babord la tribord, de la turnul de comandă la bompres, îmbătat, înspăimântat de toate aceste minunăţii. Ar fi vrut să le cuprindă, să le întipărească pe veci pe retina sa şi în infailibila sa memorie de pasăre migratoare. Ţipa de atâta exaltare. Uneori îl stopa câte o imagine, şi mai uluitoare decât toate celelalte. Atunci, fără grai, cu răsuflarea tăiată şi părul lipit de tâmple de vântul stârnit de mersul navei, îşi odihnea îndelung privirea pe defileurile şi bolţile prin care pătrundea în noua sa împărăţie.

Se lăsase noaptea. Milioane de focuri, fluvii şi lacuri de lumină escaladau pantele, fremătau în luciul apei, împodobeau pământul, festonau masa întunecată a munţilor şi a copacilor, dănţuiau de-a lungul promontoriilor şi al insulelor. Întreaga radă, întregul estuar scăpărau pe zeci şi zeci de kilometri.

„Ce minunăţie, rosti Mermoz cu jumătate de glas. N-aş fi crezut ca lumea să fie atât de frumoasă.

Pieptul său eroic suporta greu această încărcătură de splendoare. I-a trebuit un efort ca să nu plângă.

Direcţia generală pentru exploatarea liniilor Aeropoştalei în America de Sud îşi avea sediul la Rio de Janeiro. Directorul ei se numea Julien Pranville. Era un băiat tânăr, focos şi plin de viaţă. Rigoarea intelectuală a formaţiei sale profesionale (absolvise Politehnica) nu alterase la el darul de a se entuziasma, simţul umanului, al epopeii, al poeziei. Imperios şi metodic, emotiv şi cu sânge-rece, el făcuse o adevărată pasiune pentru o sarcină a cărei grandoare, dificultate şi lirism le înţelegea pe deplin.

Când l-a văzut pe Mermoz, cu umerii săi, cu fruntea lui luminoasă, cu zâmbetul lui timid şi inspirat, a avut impresia că pe pământul brazilian debarcase, încarnat întru împlinirea dorinţelor sale, însuşi geniul Liniei.

— Sunt fericit că dumneavoastră veţi fi pilotul nostru şef, rosti Pranville.

— Pilot-şef? exclamă Mermoz. A nu, am mai refuzat odată. Mi s-a promis că voi zbura şi atâta tot…

Şi-atunci, în holul vămii, Pranville se apucă să-l prelucreze pe Mermoz. Treaba s-a continuat în birourile Aeropoştalei sub ale cărei ferestre Avenida Rio Branco canaliza, prin zăpuşeala serii, puhoiul de lumini ale reclamelor şi hărmălaia unei mulţimi înveşmântate în alb. Şi a urmat la restaurantul în care Pranville îl invitase pe Mermoz la cină.

„N-ai dreptul să fugi de această răspundere, a spus, în esenţă, Pranville în cursul vehementului său monolog. Da, înţeleg întreaga dumitale scârbă pentru o meserie de funcţionar, dar e o meserie care trebuie făcută, şi încă făcută de dumneata. Nimeni dintre noi nu posedă nici măcar a suta parte din experienţa tehnică si profesională pe care o ai. De ea trebuie să profite Linia ce se va naşte, camarazii dumitale şi Franţa. Gândeşte-te la tot ce e în joc aici, la tot ce se leagă de izbânda noastră. Vieţi omeneşti, prestigiul ţării, gloria aviaţiei. Nimeni nu crede în aşa ceva. E nevoie deci să câştigăm, cu orice preţ şi încă repede.”

Mermoz asculta în tăcere. Din când în când, îşi ştergea fruntea de sudoare. Cauza nu era numai aerul dens şi înăbuşitor pe care palele ventilatoarelor abia izbuteau să-l mişte.

„Nu eşti născut ca o viaţă întreagă să asculţi de ordine şi să le execuţi, reluase Pranville cu aceeaşi înfocare. Ai talentele, ai stofa necesare să lustruieşti, să conduci, să organizezi. E absolut necesar să devii şef.”

Pranville a vorbit întreaga seară. Avea în el magnetismul tinereţii şi văpaia credinţei. I se adresa lui Mermoz ca unui camarad, ba chiar ca unui prieten. Amesteca fapte şi sentimente, cifre şi emoţii. Generozitatea şi exaltarea sa l-au impresionat pe Mermoz. De vreme ce băiatul ăsta, la fel de tânăr ca şi el, nutrea o asemenea dragoste pentru munca ce-o presta, înseamnă că această muncă putea, trebuia să fie, în felul ei, frumoasă şi mare. Şi, de vreme ce Pranville îi cerea s-

o împartă cu el, de vreme ce afirma că n-o poate încredinţa nimănui, altuia, cum ar fi perseverat el, Mermoz, în refuzul său?

— Bine, accept, s-a hotărât el într-un târziu, dar voi continua să zbor exact cât zboară şi un simplu pilot de linie.

— Zboară cât pofteşti, i-a replicat Pranville Misiunile ţi le fixezi singur.

A doua zi dimineaţă, în timp ce arborii tropicali şi lianele de la Tijuca dormeau încă în văzduhul imobil, în timp ce în piaţa de lângă port creşteau grămezile de fructe, legume şi peşti strălucitori, iar gigantica figură a lui Hristos de pe Corcovado îşi întindea braţele de ciment peste bulevardele, plajele, palatele, bisericile daurite şi zgârie-norii din Rio de Janeiro, Pranville şi Mermoz, în biroul de pe Avenida Rio Branco se aplecau deasupra hărţilor, planurilor, graficelor şi a rapoartelor. Această iniţiere a durat patru zile încheiate.

În acest răstimp, Laté 26 pe care *Groix* îl adusese cu sine a fost montat. Mermoz a decolat în direcţia Buenos-Aires, cunoscând în ansamblul lor atât situaţia generală, cât şi misiunea sa.

Obiectivul ideal al Aeropoştalei era acela de a asigura o legătură exclusiv aeriană între Franţa şi diversele ţări ale Americii de Sud. Dar, în momentul în care Mermoz săvârşea primul său zbor la Buenos Aires, traversarea regulată, comercială a Atlanticului de Sud reprezenta doar un vis ambiţios.

Către sfârşitul anului 1927, traversarea Oceanului era posibilă numai cu vasul. Pentru ca poşta să poată fi transportată cu maximă viteză — singurul sens al unei linii aeriene şi unica raţiune a contractelor internaţionale — era necesar ca traseul maritim să fie redus cât mai mult. Problema consta deci ca, pe ambele continente, poşta să fie adusă cu avionul în punctele unde Atlanticul se îngustează cel mai mult. În Africa, acest punct era Dakarul; în America de Sud, Natalul. Primul era şi terminusul vechii linii Latécoère. Pentru cel de al doilea, nu existau decât nişte

jaloane precare şi încă doar pe jumătate din parcurs.

Cu câteva luni în urmă, cei mai vechi piloţi ai Companiei Latécoère: Vachet, Bédrignan, Rozès, Thomas, Deley, Hamm au fost expediaţi în America de Sud să facă recunoaşterea traseului şi să repereze terenurile. Aveau la dispoziţie numai avioane Bréguet 14, ceva scule şi nici un mecanic. S-a întâmplat chiar ca nevasta unuia dintre ei să coasă ea pânza sfâşiată a aripilor pentru ca bărbatul să-şi poată continua zborul. Şi totuşi, oamenii aceştia au făcut ceea ce li s-a cerut. În pofida nenumăratelor pene, ei au aterizat pe toate plajele, în preajma tuturor aşezărilor, în toate locurile propice de-a lungul redutabilei coaste ce merge de la Buenos Aires la Natal, au studiat terenurile de zbor, au fixat escalele. De bine, de rău, au înfiinţat chiar şi o poştă aeriană de încercare între Natal şi Rio. Adevărul este că nu prea aveau ce transporta. Din fericire. Condiţiile materiale nu-i îngăduiau pilotului nici viteză şi nici regularitate.

Între timp, Bouilloux-Laffont obţinuse de la guvernul francez să pună la dispoziţia Liniei avizourile dezafectate ale marinei de război. În câteva săptămâni, adică prin ianuarie 1928, flotila ar putea — cel puţin aşa se spunea — să asigure naveta pe Atlantic. Imperativul absolut era — cu acest preţ fuseseră obţinute concesiunile poştale — ca pe ruta Buenos Aires — Natal, avionul să facă săptănaânal o cursă dus-întors, ceea ce însemna survolarea a cinci mii de kilometri de ţărmuri aproape nelocuite, acoperite de jungle, stânci, păduri virgine, climatul fiind cel tropical.

Suntem în decembrie.

Pranville îi încredinţase, în totalitate, lui Mermoz jumătate din această gigantică sarcină, şi încă jumătatea cea mai dificilă, cea unde nu exista nimic, adică tronsonul Buenos Aires — Rio de Janeiro.

Concret, asta însemna că Mermoz trebuia să creeze aerodroame, să preia conducerea lor tehnică, să controleze exploatarea şi administraţia Liniei, să angajeze piloţi şi mecanici, să rezolve tot soiul de probleme cu guvernul argentinian, să bată concurenţa Statelor Unite şi a Germaniei,

să efectueze zboruri de recunoaştere, într-un cuvânt să făurească, să anime, să supravegheze şi să conducă o întreprindere uriaşă, un numeros colectiv uman, totul cu maximă intensitate şi în termenul cel mai scurt. În acelaşi timp, — şi la aşa ceva Mermoz n-ar fi putut renunţa decât renunţând la sine însuşi — să asigure la fel de prompt ca cel mai conştiincios camarad de zbor, serviciul poştal.

Când a acceptat această misiune ce părea imposibil de îndeplinit de către un singur om, Mermoz nu avea decât douăzeci şi şase de ani. Purta însă în el o vigoare atât de mare, învinsese atâtea încercări, mia sa de ore de zbor deasupra deşertului îl purificase atât de bine de tot ce nu-i esenţial, dilatase de atâtea ori şi atât de mult limitele posibilului aparent, încât acum privea viitorul fără să-şi îndese capul între umeri şi să plece fruntea.

A aterizat deci ca tânăr şef, în primele zile ale lui decembrie, pe aeroportul militar de la Palomar, singurul utilizabil în împrejurimile Buenos Airesului. De la debarcarea lui la Rio de Janeiro şi până acum se operase în el o transformare subtilă şi completă, de care nu era pe deplin conştient. Nu solicitase, nici pe departe, postul care devenise al său. Îl refuzase în Franţa. Îl refuzase în America. El i-a fost impus de motivaţii morale de la care nu se putuse sustrage. Dar odată acceptată această funcţie, trebuia să se pătrundă de spiritul şi tonul ei. Şi-a refulat timiditatea, scrupulele vârstei, stânjeneala de a da ordine unor piloţi mai vârstnici ca el, dintre care, majoritatea, făcuseră războiul. Rangul pe care-l ocupa nu mai îngăduia manifestarea unor asemenea sentimente. Locul lor trebuiau să-l ia siguranţa, decizia, eficacitatea în exercitarea comandamentului.

Aceste modificări au fost, la Mermoz, mai cu seamă interioare. Felul său camaraderesc de a fi nu s-a schimbat, nici gentileţea şi nici simplitatea. Dar din tensiunea chipului, din uşoarele nuanţe ale glasului, din autoritatea pe care brusc şi fără să vrea a început s-o emane, oamenii l-au înţeles şi s-au înclinat.

Aflându-mă în America de Sud, am discutat îndelung

despre Mermoz cu doi dintre cei mai vechi camarazi de zbor de-ai săi de acolo.

Thomas, pilot de război cu patrusprezece victorii la activ, de care nu vorbeşte niciodată, pilot din prima echipă a lui Latécoère, pilot pe un Bréguet 14 în Brazilia, Thomas era, în momentul în care ne-am cunoscut, directorul general al companiei Air France din America de Sud. Îi înlocuise pe Pranville şi pe succesorul acestuia Barriere, ambii morţi în exerciţiul funcţiunii. Rar mi-a fost dat să întâlnesc un om atât de taciturn, dar a cărui tăcere să fie atât de lesne suportabilă. Era impregnat de fineţe, delicateţe, înţelepciune. Despre Mermoz, însă, Thomas era oricând gata să vorbească din abundenţă.

— L-am văzut la Montaudran, debutând în faţa lui Daurat, povestea el. În Maroc şi în Spania ne-am încrucişat de sute de ori. Avea aproape aerul unui copil. Roşea extraordinar de uşor. Asculta mult şi când vorbea, spunea numai lucruri gândite şi simţite, ca şi cum îl stânjenea faptul că era auzit. Ce mai, un puştan. Când a sosit aici nu mi-a venit să cred că e unul şi acelaşi om. O siguranţă de sine trăsnet. O autoritate să tai fier cu ea. Un adevărat leu.

Un zâmbet de o sfâşietoare tandreţe a iluminat chipul atât de simplu, atât de curat al lui Thomas când a conchis:

— Şi ce tip grozav era...

Pe Deley l-am întâlnit la Santiago de Chile, pe terenul Air France, în momentul în care coboram, împreună cu Marcel Reine, din avionul cu care zburaserăm peste Anzii Cordilieri. Şi el se bătuse în văzduh împotriva piloţilor de vânătoare germani, făcuse şi el parte din primele echipaje din Spania, de pe linia Casablanca—Dakar, din America de Sud.

După ce terminasem dejunul pe care l-am luat cu Reine şi coechipierii săi, radiotelegrafistul Pourchas şi mecanicul Rubert, în căsuţa piloţilor, de unde puteam admira crengile înflorite ale perilor, superbul cer chilian, uşor şi limpid, şi crestele înzăpezite ale Cordilierilor, Deley veni să se aşeze lângă mine.

— Sigur că l-am cunoscut pe Mermoz, mi-a spus el. Mai

întâi în Spania, dar mai ales în Sahara, la Juby şi Port-Etienne, unde eram comandant de aeroport. Ne era tare drag. Dar timid, mamă, mamă, ca un copilaş.

Căzu o clipă pe gânduri, ca apoi să continue:

— E absolut de neînţeles cum, odată venit, s-a apucat să dirijeze totul. Nu-mi credeam ochilor. Micuţul Mermoz, cum îi spuneam noi, veteranii Liniei, nu mai era deloc micuţul Mermoz. Căpătase o autoritate fantastică. Pesemne că-l formaseră aşa pustiul şi tot ce făcuse acolo. Dar de iubit, era la fel de iubit. Când e vorba de vechi piloţi, lucrul nu-i tocmai lesne de dobândit.

Un zâmbet care-l întinerea i-a luminat chipul istovit

— Rozès, îl ştiţi, tulonezul, ăsta mai făcea din când în când gură, dar aşa-i era felul şi nu însemna că-l îndrăgea pe Mermoz mai puţin decât noi, ceilalţi.

Înainte de a scrie prezenta carte şi din dorinţa de a o face cu toată probitatea care-mi stătea în puteri, am încercat să-mi potrivesc pasul pe urma lăsată de Mermoz, fără să reuşesc, din păcate, întru totul, deoarece unele din traseele fondate de el au dispărut. Am zburat peste Brazilia, Chile şi Argentina până în Ţara de Foc. Acestea se petreceau la zece ani după ce Mermoz sărise de pe pasarela lui *Groix* pe pământul Argentinei. Puţini dintre contemporanii săi se mai aflau în serviciul companiei. Însă la Bahia, Natal, Rio, Pernambuco, Buenos Aires, Comodore-Rivadavia, Santiago de Chile, am putut regăsi mecanici, ingineri, oameni de afaceri, administratori de-ai lui Bouilloux-Laffont care asistaseră la preluarea conducerii de către el. Cu toţii mi-au confirmat, unii cu uimire, alţii găsind lucrul perfect normal, profunda încredere în sine însuşi şi forţa impetuoasă manifestate de Mermoz. Din acest punct de vedere, însă, nimic nu egalează spusele a doi vechi piloţi, mândri de trecutul lor, de experienţa şi statele lor de servicii, cinstiţi şi duri, susceptibili la culme când era vorba de demnitatea lor umană şi profesională care au recunoscut că s-au supus, fără vreo revoltă interioară, tinerei autorităţi a unui băiat, autoritate ale cărei începuturi ei le priviseră cu ochi critic.

Nu degeaba, încă de pe vremea Palmyrei, ofiţerii veneau să ceară sfatul caporalului-pilot Mermoz şi-i acceptau tonul de şef. Nu degeaba Daurat tratase cu Mermoz de la egal la egal, iar uluitoarea echipă de pe ruta Casablanca—Dakar îl plasase, prin acel straniu chimism de grup, deasupra ei.

În America de Sud Mermoz a găsit, pentru prima şi ultima oară în viaţa sa, un acord perfect între condiţiile exterioare, mijloacele ce i-au fost puse la dispoziţie, anvergura acţiunii şi propriul său adevăr. Maturizarea interioară se desăvârşise. Solul şi climatul erau pregătite şi prielnice. Un fruct superb dădea în pârg. În existenţa lui Mermoz această perioadă a fost, dacă nu cea mai elevată ca sensuri şi bogăţii sufleteşti, în orice caz cea mai completă, cea mai bine închegată, un soi de capodoperă a propriei sale vieţi.

O lume-ntreagă ştie că Buenos Aires e un oraş foarte mare. Cu toate acestea, nu-i călător care, apropiindu-se de el, să nu fie uimit de dimensiunile sale, de trepidaţia, forţa şi vitalitatea lui. Aici rezidă caracterul său esenţial, în rest, nici un stil, nici un har al naturii. În răstimpul a cincizeci de ani, câteva milioane de oameni au izbutit să se înghesuie pe un teren plat şi gol, vecin cu estuarul mâlos al fluviului Rio del Plata, larg cât un braţ de mare. Au construit în grabă, fără să le pese de armonie sau unitate. În acest creuzet s-au contopit toate rasele lumii. Elementele primordiale omeneşti sunt mai maleabile şi se amalgamează mai repede şi mai bine decât cele minerale; şi, dacă populaţia imensei metropole a căpătat un caracter naţional comun, casele şi străzile ei au rămas anodine. Monotonia reliefului se răsfrânge în planul urbanistic. Inspirat după modelul nord-american, e o tablă de şah împărţită în celule egale. Dar ce lipsite de sens sunt toate aceste „cuadras” în unghiuri drepte, acest amestec de zgârie-nori de douăzeci de etaje, de reşedinţe particulare, aducând cu cele din zona Monceau, de căsoaie greoaie, încărcate de stucaturi, de vile în stil englezesc! Între faţadele şi printre zidurile lor curge un puhoi omenesc, se zbuciumă un popor nou, fermentează un viitor incalculabil. Portul

mişună de vase, uzinele fumegă, magazinele oferă trecătorilor, cu miile, vitrinele lor, pe străzile prea înguste pentru numărul uluitor al automobilelor, circulaţia e veşnic gâtuită. Nici urmă de exotism în vechiul vice-regat spaniol, nici un reflex al originii sale. Rase bătrânele imobile în stil colonial. Demolate fostele *conventillos*[1]. Buenos Airesul are chipul tuturor oraşelor fără istorie, compensează tot restul şi ţine loc de trecut. Oraşul şi-a împrumutat trăsăturile de la toate capitalele lumii, aşa încât, deşi situat la douăsprezece mii de kilometri de Paris sau New York, parizianul sau nord-americanul au o singură surpriză: aceea de a nu avea nici una.

Ajuns la Buenos Aires după ce străbătuse o înşiruire de mahalale triste şi banale, Mermoz n-a fost încercat câtuşi de puţin de sentimentul dezrădăcinării, lucru care l-a bucurat. Acest peisaj urban impersonal se acorda perfect cu natura ocupaţiilor în care urma să se iniţieze. La fel ca şi caracterul practic, realist al oraşului, dinamismul comerţului, intensitatea schimburilor, febra construcţiilor. Nimic din atmosferă, sol, clădiri, panorame, nu distona cu noua sa muncă. Dimpotrivă, totul concura la croirea planurilor, alinierea cifrelor, stabilirea orarelor, operaţiuni de care Mermoz s-a apucat de-ndată.

Sediul Aeropoştalei se afla pe strada Reconquista, chiar în centrul acestui stup, cu secţiuni paralele şi perpendiculare, care era cartierul afacerilor. Îl aşteptau un birou, un fişet şi doi contabili argentinieni. Aceştia din urmă l-au obligat să-şi amintească la iuţeală de rudimentele de spaniolă învăţate pe vremea când ducea poşta de la Barcelona la Malaga. Împreună cu ei a trebuit să pună ordine în hârţogăria care se adunase înaintea venirii sale, s-o claseze, să reţină ce era de reţinut, să verifice conturile.

Brusc, în ciuda întregii sale bunăvoinţe, dar lipsit încă de deprinderea necesară, Mermoz a simţit că se sufocă. La trei zile după sosirea la Buenos Aires, la 9 decembrie, cea de a douăzeci şi şasea aniversare a naşterii sale (dată pe care a

1 Schituri, mici aşezăminte monahale (N.T.).

uitat-o ca de obicei), Mermoz a efectuat primul curierat la Rio de Janeiro. A dat gaze din plin şi la dus şi la întors. Ce frumoasă, simplă şi comodă i s-a părut meseria de pilot! Şi la câtă autoconstrângere a trebuit să se supună ca să revină în odaia unde-l aştepta fişetul şi să ferece în ea un corp cu muşchi trepidanţi, obişnuit cu dezordinea şi fanteziile unei eterne drumeţii! Supunându-se ocupaţiei celei mai potrivnice firii sale, el a petrecut zile în şir citind rapoarte, redactând note, stabilind bilanţuri.

Încetul cu încetul însă, un soi de lumină a prins să răzbată prin toată această hârţogărie plicticoasă. Pe măsură ce înainta printre meandrele şi angrenajele administrative, Mermoz începea să înţeleagă că de aceste vrafuri de pagini dactilografiate depindea organizarea Liniei, că bazele ei indispensabile se sprijineau pe coloanele de cifre. Şi a mai înţeles că lui îi revine sarcina să facă din munca mecanică a scribilor, a funcţionarilor, a contabililor, a casierilor, al cărei control îi era odios, un instrument destinat cuceririi spaţiului. Impulsul imprimat acestei munci, orientarea ei, concluziile pe care avea să le tragă, puteau să întârzie sau să precipite amenajarea Liniei, să asigure securitatea şi viteza ei. Ţinea în mâinile sale una din manetele ce comandau deschiderea poştei aeriene Franţa — America. În teancurile de dosare jucau reflexe ale cerului şi ale Oceanului.

Repulsia lui Mermoz a dispărut. Şi chiar dacă n-a îndrăgit munca asta sedentară (i-ar fi fost, organic, imposibil), măcar a început s-o stimeze. Din acest moment, când adnota, dicta, calcula, se simţea împăcat cu sine însuşi.

Trei oameni l-au ajutat mult pe Mermoz, dând muncii sale ingrate o formă amicală şi vie: domnul de Sleyes, delegatul francez al Aeropoştalei, administratorul său financiar, domnul Dony, şi Almonacid, reprezentantul părţii argentiniene. L-au primit pe Mermoz cu toată căldura; fiecare dintre ei, în felul său şi-n funcţie de temperament, simţea valoarea şi poezia viitoarei Linii. Tinereţea lui Mermoz, entuziasmul său lucid, pecetea unei victorii mitologice gravate pe chipul lui frumos, toate acestea i-au cucerit chiar din primul moment. El s-a

legat mai ales de Almonacid. Foarte înalt, foarte subţire, rasat până-n vârful unghiilor, cu o figură bărbătească şi mândră şi ochi scăpărători, Vicente de Almondos de Amolnacid părea desprins din paginile unui roman cu cavaleri spanioli. În timpul războiului se înrolase în aviaţia franceză. Căpătase, pe câmpul de bătălie, gradul de căpitan. Odată întors acasă, tot ce se referea la zbor şi la Franţa îi devenise sacru. Socotind injurioase părerile exprimate de un ofiţer argentinian germanofil în legătură cu primii piloţi ai lui Latécoère, Almonacid l-a provocat la duel. S-au bătut cu sabia. Romantica lui exaltare îi plăcea lui Mermoz. Odată cu ea, în birourile de pe Reconquista a pătruns şi lirismul.

Mermoz evada adesea ca să facă un salt până la terenul de la Pacheco, unde avea misiunea să amenajeze un aeroport. În prezent, o şosea asfaltată duce la acest platou situat la cincizeci de kilometri nord de Buenos Aires. De-a lungul pistei se înşiruie hangare, instalaţii de T.F.F. şi ateliere model. Dar la sfârşitul lui 1927, Pacheco era, pe timp frumos, un câmp pustiu şi colbuit, iar pe vreme rea, un smârc. Numai cineva care a călătorit prin câmpia argentiniană are cum să ştie cu câtă rapiditate un drum perfect carosabil se poate transforma sub acţiunea averselor torenţiale într-un torent de noroi. Într-o oră, uneori mai puţin, cel mai elementar trafic devine imposibil. Ca să ajungă din oraş la teren, folosind singura pistă care lega pe atunci cele două puncte, Mermoz lua cu sine, în maşină şi nişte lanţuri. Adesea însă, chiar şi cu ele, roţile tot se împotmoleau. În asemenea cazuri, Mermoz abandona automobilul său nou, schimbându-l cu un vechi Ford, ţinut în rezervă la o răspântie. Dar şi acesta se înnămolea după câţiva kilometri. Atunci, încălţat cu nişte cizme mai sus de genunchi, Mermoz pornea să lupte cu diluviul până la linia de decovil care deservea şantierele aeroportului, unde sosea într-un vagonet împins de muncitori. La plecare, jocul începea în sens invers.

Indiferent însă dacă cerul era senin sau înnegurat, din toate atribuţiile sale aceasta îi plăcea lui Mermoz cel mai mult. Vedea trăind, în piatră, în lemn, în metal, calculele şi

rapoartele făcute. Îi zorea pe muncitori, discuta cu inginerii. Îşi imagina de pe acum, sub bolta înaltă a viitoarelor hangare, şirul de maşini zburătoare şi tăcerea lor misterioasă într-o penumbră ca cea a catedralelor. Auzea zăngănitul sculelor în atelierele încă informe şi savurosul argou al mecanicilor, certurile şi râsul lor. Dar, mai ales, vedea aparate decolând, aterizând, iar în carlingile lor, chipurile camarazilor şi propriul său chip. Atunci, înălţa către soare sau ploaie faţa sa bărbătească, transfigurată, şi, purtând pe cizme praful ori noroiul terenului, se îndrepta spre birou ca spre un câmp de bătălie.

Odată ajuns, înainte de a se apleca peste hârtii, contempla harta ţintuită pe perete pe care, marcate prin punctişoare roşii, se detaşau itinerarele proiectate de Aeropoştală.

Paraguay, Chile, Patagonia.

Într-o bună zi avea să facă recunoaşterea lor, să le exploreze. Îi fremătau nările de neastâmpăr. Înainte de toate însă, trebuia să demareze legătura poştală Buenos Aires — Toulouse. Iar pentru asta era nevoie de rapoarte şi cifre, de cifre şi rapoarte. Şi cu un icnet de ţapinar în plin efort, Mermoz îşi încovoia spinarea peste masa acoperită de hârtii.

Nu trecuse nici o săptămână de când se întorsese din primul său zbor poştal până la Rio şi deja, datorită impersonalităţii oraşului, monotoniei muncii şi unei uşurinţe de adaptare formate de opt ani de continue peregrinări, Mermoz avea sentimentul că nu trăise niciodată altundeva decât la Buenos Aires. Se asimilase perfect. I se părea că frecventase dintotdeauna birourile de pe Reconquista, îşi purtase cizmele pe terenul de la Pacheco şi-şi luase prânzurile la taica Bach.

Aşa-i spuneau toţi cei ce mâncau la el, bătrânului alsacian cu faţa rotofeie şi stacojie de pe urma romului îngurgitat, excelent bucătar, care ţinea, la vremea aceea, o pensiune renumită printre francezii din Argentina. O instalase în vechea reşedinţă a unui moşier cândva bogat, acum ruinat. La etajul întâi se găsea o imensă sufragerie, împodobită cu un şemineu, ale cărui dimensiuni erau pe măsura încăperii.

Aici, pe timp friguros, ardea întotdeauna un foc viu. Pe vreme frumoasă, masa era pusă pe o terasă largă umbrită de copacii din grădină. Atât în sufragerie, cât şi pe terasă se găsea întotdeauna o masă impozantă, aranjată mai cu dichis, la care luau loc vreo cincisprezece convivi; pentru aceştia, atât taica Bach, cât şi nevastă-sa aveau atenţii speciale. Mesenii respectivi erau primii piloţi ai Aeropoştalei, actorii diverselor trupe franceze aflate în turneu şi câţiva străini stabiliţi la Buenos Aires. O hărmălaie de liceeni în recreaţie, o veselie de popotă de aviatori şi cantină de artişti făceau din această masă centrul vital al pensiunii Bach. Să fii admis, era o onoare. Mermoz şi-a avut locul din oficiu.

Prezenţa sa a fost, ca de obicei, o binefacere pentru toţi ceilalţi. Iar el, în atmosfera aceasta de camaraderie, şi-a regăsit, aşa cum a făcut-o până la sfârşitul vieţii, acea parte de copilărie care nu l-a părăsit niciodată. A plonjat cu încântare în vârtejurile veseliei, a cântat, a dansat, s-a ţinut de pozne, a născocit farse, iar râsul său puternic şi proaspăt izbucnea întruna cu spontaneitatea unui element natural. Pofta sa de mâncare stârnea admiraţie chiar şi într-un oraş unde se mănâncă de două ori mai mult ca în alte părţi şi unde hartane de cărnuri suculente sunt servite în porţii uriaşe. Madam Bach, o matroană sprinţară şi bună, care-i amintea lui Mermoz de bătrânele domnişoare de la *„Marele Balcon”* din Toulouse, urmărea cu o privire înduioşată performanţele pensionarului său. Taica Bach, dându-şi pe ceafă tichia, ieşea din bucătărie şi ciocnea un pahar cu vesela gaşcă.

Rozès spunea o snoavă, un actor declama o tiradă, Mermoz surâdea noilor chipuri, dintre care unele aparţineau celor ce aveau să se numere printre cei mai buni prieteni ai săi. Deodată se apleca, înşfăca două din picioarele scaunului vecin, îl ridica împreună cu cel ce şedea deasupra şi îl purta aşa, ca pe o tavă, de jur împrejurul sufrageriei.

Cu toate acestea, nici tovarăşii de pensiune, nici vizitele la terenul de la Pacheco, nici exerciţiile pe care le practica duminica la Clubul francez de atletism şi canotaj, nici unda de

afecţiune pe care o stârnea pretutindeni, nimic nu-l putea face să uite că nu mai zboară. Trecuse mai bine de o lună de când nu mai pusese mâna pe manşa unui avion. Primele săptămâni ale noului an le petrecuse exclusiv la sol. Munca de birou îl absorbea din ce în ce mai mult. Cu fiecare zi senzaţia de frustrare pe care o are un toxicoman privat de drog devenea tot mai acută. Cu fiecare zi sacrificiul acceptat devenea tot mai greu. Şi tot cu fiecare zi înţelegea necesitatea şi măreţia acestui sacrificiu.

Orice colectivitate omenească transplantată într-o altă ţară decât cea de baştină cu scopul de a dezvolta o vastă întreprindere purtând culorile patriei simte, în scurt timp, că formează o lume aparte. Ea creditează acolo, în îndepărtata străinătate, o întreagă naţiune. Sensibilitatea lui Mermoz, demnitatea sa, orgoliul, sentimentul grandorii, l-au făcut să simtă acest adevăr într-un mod decisiv. Îşi purta, fără murmur, jugul pe care-l acceptase.

Pranville sosise la Buenos Aires pentru o inspecţie de câteva zile. După ce a examinat treaba făcută de Mermoz, directorul exploatării i-a spus:

— N-am să mă mai uit prin nici o hârtie. Ai mână liberă. De aici încolo, dumneata eşti eu, iar eu dumneata.

În timp ce Pranville se afla împreună cu Mermoz, o nenorocire materializă în chip solemn pentru cei doi oameni sensul naţional al sarcinii care-i îngemăna. De partea cealaltă a lui Rio del Plata, deasupra Uruguayului pe care avioanele ce zburau către Brazilia îl survolau de îndată ce părăseau Buenos Airesul şi traversau fluviul, s-a produs primul accident mortal al Liniei. Un Laté 26 s-a prăbuşit pe neaşteptate la câţiva kilometri de Montevideo. Pilotul Santelli şi mecanicul său au fost ucişi pe loc.

Mermoz şi Pranville s-au deplasat imediat cu avionul în capitala uruguaiană, iar de acolo, tot pe calea aerului, la locul accidentului. Mermoz a fost pustiit de durere. Nu mai văzuse niciodată, ca pilot al Liniei, rămăşiţe omeneşti extrase dintr-un avion. Aproape se simţea răspunzător pentru această

moarte. Nu era el cel însărcinat cu itinerarele? Nu ducea el o existenţă de birocrat? Dacă ar fi zburat la rând cu ceilalţi, poate că acum s-ar fi găsit el în locul camaradului căzut. Nimeni însă n-a putut ghici suferinţa şi scrupulele ce-l încercau. Rolul său de şef şi de ambasador era acela de a reda încredere spiritelor neliniştite, de a reduce, prin sângele său rece, prin optimismul său aparent, consecinţele evenimentului. Ele păreau dezastruoase. Prietenii Franţei erau consternaţi. Masele se îndoiau de Aeropoştală. Concurenţii americani şi germani[2] comentau evenimentul făcând un mare tam-tam, cu exagerări şi falsă complezenţă. În asemenea împrejurări, Mermoz trebuia să prezinte o mină senină. După Gourp, după Erable, Santelli îl făcea să înţeleagă cu cât sânge se plătesc marile înfăptuiri.

Din această moarte s-a desprins însă pentru Mermoz şi o altă lecţie, mai copleşitoare. Uruguaienii nu uitaseră ce făcuse echipa de pe ruta Casablanca—Dakar pentru salvarea comandorului Larre-Borges şi a camarazilor săi. Nu uitaseră că Mermoz fusese primul care semnalase epava hidroavionului abandonată pe malul lui Rio de Oro. Din recunoştinţă pentru Mermoz, Guillaumet, Reine şi Antoine, la moartea lui Santelli Uruguayul a declarat doliu naţional. Guvernul şi-a asumat sarcina funeraliilor pilotului şi ale mecanicului francez. O uriaşă mulţime a urmat cortegiul. În primele rânduri păşeau, umăr la umăr, Larre-Borges şi Mermoz. Nici unul din ei nu prevăzuse atunci, la Juby, când îşi luau rămas bun promiţându-şi că se vor revedea într-o zi, că-şi vor respecta făgăduiala în acest mod şi pe celălalt ţărm al Atlanticului.

Mermoz păşea drept ca un catarg, cu umerii dilataţi, cu trăsăturile sale fine pietrificate de o meditaţie gravă, de un soi de jurământ integral. Şi în timp ce ochii săi, fermi şi trişti, în care se desluşea, mai pregnant ca oricând, nostalgia infinitului, urmăreau cele două sicrie, Mermoz gândea:

„La douăsprezece mii de kilometri de casă nu puteau găsi

---

[2] Companiile Condor şi Pan-american instalau o linie de hidroavioane de-a lungul coastei. (N.A.)

moarte mai frumoasă.”

Şi mai gândea, ascultând în urma lui paşii mulţimii, cât de mult, prin toate succesele şi dezastrele ei, slujea aviaţia Franţa şi că el, la rându-i slujitor al aviaţiei, trebuia să meargă şi mai departe în efort şi abnegaţie.

II.

ZI ŞI NOAPTE

În cursul lunii februarie, Mermoz s-a consacrat în întregime pregătirii poştei transatlantice. A echipat terenurile, a zorit expedierea aparatelor care soseau din Franţa cu întârzieri extraordinare. A ordonat revizuirea motoarelor, prost reglate pentru climatul în care urmau să funcţioneze, şi pe care mecanicii Aeropoştalei trebuiau să le pună veşnic la punct. Dorea din răsputeri ca la inaugurarea marii linii, tot ce depindea de el — oameni, aerodroame, material — să se prezinte în condiţii de maximă eficacitate.

Uneori, se întrerupea din munca sa obsedantă, din reclamaţiile şi imprecaţiile împotriva încetinelii diverselor instituţii şi funcţionari, îşi destindea muşchii sătui de atâta inactivitate şi se apropia de uriaşa hartă a Americii de Sud. Privirea îi urmărea punctele roşii care, de la Buenos Aires mergeau până la Ţara de Foc, la Santiago de Chile, coteau apoi spre nord, urmăreau coasta Pacificului, traversând Bolivia şi Peru până la Panama, se uneau cu linia punctată de pe ţărmul Atlanticului şi coborau înspre Venezuela, Guyana şi Brazilia. Această pânză de păianjen ţesută peste giganticul continent trebuia să se transforme într-o reţea aeriană! Asta era vrerea lui Bouilloux-Laffont.

„Câtă credinţă e în acest om, gândea Mermoz, cât curaj, ce anvergură! Iar mie mi-a revenit misiunea să fac recunoaşterea tuturor acestor căi. Nu există pe lume destin mai fericit!”

Rămânea pe gânduri câteva clipe, apoi privirea i se fixa asupra unicei linii roşii continui, trasate printre atâtea altele punctate. Ea ducea de la Buenos Aires la Natal. De această linie, îndreptată spre Franţa, depindeau toate celelalte. Răspunderea pentru prima ei jumătate îi revenea. Atunci, cum de-şi permitea să se piardă în reverii? Fiecare clipă

aparţinea acestui grandios plan.

La 1 martie 1928, Mermoz a decolat luând cu sine prima poştă aeriană sud-americană destinată Europei.

A făcut-o fără vreo remuşcare. Timp de trei luni, cu o aplicaţie inflexibilă, în pofida pornirilor sale celor mai puternice, prestase un serviciu sedentar. Totul fusese pus la punct. Coarda arcului fusese întinsă. Avea tot dreptul să fie primul care să se bucure de zborul săgeţii. Mai mult decât atât, avea această îndatorire.

În primele ei săptămâni de existenţă, faima, răsunetul Liniei urmau să fie condiţionate de siguranţa sa, de regularitatea şi viteza ei. Încă de pe vremea uceniciei sale de la Istres, Mermoz definea astfel concepţia despre meseria de aviator: „Să pleci de unde vrei, când vrei şi să ajungi unde vrei şi când vrei.” Niciodată această formulă nu avusese atâta valoare ca acum când toate naţiunile America latine urmăreau cu acuitate debuturile liniei internaţionale. Or, Mermoz era convins că nimeni, în afară de el n-ar putea străbate mai repede şi mai sigur distanţa dintre Buenos Aires şi Rio de Janeiro. De-a lungul tuturor acestor ani îşi urmărise cu luciditate progresele. Simţea cum, etapă după etapă, se ridicase deasupra celorlalţi. Şi dacă nu-l încerca nici un fel de orgoliu, era pentru că, asemeni tuturor osmanilor cu adevărat mari, măsura propriei valori nu i-o dădea numărul treptelor depăşite, ci acela care îi rămâneau de urcat pentru a ajunge acolo unde dorea. Iar pentru cei ca el, această scară e fără sfârşit.

În planul idealului, al absolutului, Mermoz era de o umilinţă nespusă. În materie de ierarhie umană, avea o noţiune foarte exactă a rangului pe care-l deţinea, atât în meserie, cât şi în cadrul Liniei. Ştia de pildă că există aici câţiva piloţi de elită care posedau în egală măsură cu el simţul zborului, fineţe în manevră, sânge rece în faţa pericolului. Dar când era vorba de dragostea şi credinţa în aviaţie, de amploarea orizontului spiritual, de violenţa voinţei, de noţiunea măreţiei, atunci se simţea superior tuturor. Iar pentru a face să demareze Linia, pentru a-i imprima adevăratul ei ritm, se simţea desemnat el,

şi nimeni altul. Aşa era drept, aşa trebuia să fie.

A decolat deci pe 1 martie, o dată cu ziua. Îşi propusese ca în acest voiaj iniţial să forţeze etapele, să bată toate recordurile. Aşa cum o spunea însă chiar el, dintotdeauna a trebuit să lupte aprig pentru cucerirea succesului. Dintotdeauna, la prima încercare, circumstanţele i-au fost potrivnice. Destinul său era să biruie prin îndârjire. La fel s-a întâmplat şi în cazul acestui zbor atât de mult aşteptat, pentru care sacrificase libertatea sa înaripată. Abia trecuse de prima escală, Montevideo şi, zburând peste frontiera Uruguayului, se angajase deasupra teritoriului brazilian, că s-a produs o pană la pompa de apă. A fost nevoit să aterizeze la Jaguaro, să repare pe loc şi abia după aceea să atingă escala următoare, Pelotas. Din pricina acestei întârzieri, n-a ajuns la Rio decât a doua zi pe la prânz.

În pofida acestui accident mecanic, în pofida furiei sălbatice care-l cuprinsese în clipa când s-a văzut neputincios în faţa penei, în pofida tuturor muşchilor, a tuturor nervilor crispaţi cât timp durase această călătorie pe un traseu foarte vag cunoscut, în momentul în care sărea din avion pe aeroportul din Rio unde-l aştepta Pranville, Mermoz arbora zâmbetul cel mai radios. În goana mare sacii cu poştă sunt transbordaţi într-un alt avion al cărui motor tună, aparatul se desprinde de sol, iată-l pierzându-se pe cer în direcţia nord. Din escală în escală, din etapă în etapă, poşta aeriană îşi întinde firul până la Natal.

Acolo aşteaptă avizoul. Pe ruta Casablanca-Dakar, echipajele se pregătesc. Pe terenul de la Montaudran, Daurat urmăreşte mersul avioanelor scuturându-şi ţigara stinsă. Şi în această cursă de treisprezece mii de kilometri care de aici încolo n-avea să se mai oprească, el, Mermoz comandase şi luase startul, punând în mişcare cea mai lungă linie aeriană de pe glob.

A doua zi, Mermoz era la Buenos Aires.

De atunci datează o activitate ameţitoare. Nu a abandonat nici una din funcţiile avute. Putea fi văzut la sediul de pe strada Reconquista, la Pacheco, în birourile ministerelor

argentiniene. Aeroportul creştea. Hârtiile care trebuiau citite, expediate, redactate se înmulţeau. Relaţiile cu autorităţile se ramificau. În prezent, Mermoz avea în subordine un adevărat stat-major de secretare, douăzeci de mecanici, şase piloţi, ingineri, arhitecţi, antreprenori. Cu toţii aşteptau ordine, cereau directive. Trecea de la chestiuni financiare la probleme de construcţii, de la mecanică la diplomaţie. Linia demarase şi nici un angrenaj nu trebuia să scârţâie. Se ocupa de tot, supraveghea totul, prevedea totul. În acelaşi timp, zbura ca oricare alt pilot ai Liniei, de parcă asta ar fi fost unica sa îndeletnicire.

Petrecea zece zile la Buenos Aires, patru la Rio şi acoperea în fiecare lună un parcurs de zece mii de kilometri. Parcurs pe care chiar el îl descria astfel:

„Traseul e dur. Vânturi neregulate, frecvente furtuni, iar de la Porto-Alegre călduri năprasnice. Începând cu golful Sfintei Caterina, centru inevitabil de perturbaţii atmosferice, pădure virgină neîntreruptă. În caz de pană, avem la dispoziţie doar câte un capăt de plajă ca să aterizăm. Cea mai grea este etapa Santos - Rio. Un ţărm zdrenţuit, nici o plajă şi un număr incalculabil de insuliţe, un soi de blocuri de stâncă împădurite. Pădurea virgină, bunget inextricabil de palmieri, liane şi copaci de esenţe preţioase, intră aproape în mare. Într-un cuvânt, două ceasuri miraculoase şi înspăimântătoare în acelaşi timp. Copleşitor de frumos, dar o pană devine oribilă.”

Ceea ce nu o spune Mermoz, pentru că, în acea vreme, lucrul era natural, e că zbura într-o carlingă descoperită, că grindina, diluviile tropicale, soarele le înfrunta faţă-n faţă, că de la Buenos Aires la Rio, adică în douăzeci şi patru de ore diferenţele de temperatură atingeau 20, iar uneori 30 de grade şi că pleca dimineaţa pe o căldură înăbuşitoare şi se întorcea seara pe o ceaţă glacială. Nu spunea nici că noile aparate erau în număr insuficient şi că motoarele lor se defectau adesea. Nu povesteşte cum, la al doilea voiaj făcut, a parcurs etapa de la Pelotas la Florianópolis cu un magnetou în minus şi cu palonierul care se învârtea în jurul axului său;

cum de la Florianópolis a plecat împreună cu mecanicul pe un străvechi Bréguet 14 şi că, regimul motorului scăzând cu 200 de turaţii, a aterizat la 150 de kilometri mai la nord, cum neavând nici o piese de schimb, l-a lăsat acolo pe mecanic ca să uşureze avionul şi a continuat, cu riscul să-şi rupă oasele, turaţia scăzând cu încă 150, până la Santos de unde a luat un alt aparat ca să ajungă la Rio.

Poşta trebuia transportată la destinaţie. Şi nimic nu era imposibil. Iar la capătul cursei îl aştepta munca cea mai minuţioasă, cea mai prozaică, cea mai devorantă. O presta însă cu voioşie. De când reîncepuse să zboare, găsea totul minunat, chiar şi baremurile, chiar şi fişetul său. Rezistenţa lui fizică nu cunoştea limite. Muncind şi pilotând aşa cum o făcea, avea destule resurse şi pentru pipiţele de la bar, nostime, amuzante şi pentru el, dezinteresate, care-l adorau.

Şef al unei linii aeriene, constructor de aerodrom, poştaş, căpcăun şi amant neostoit, trăia cu o plenitudine, cu o intensitate care-l făceau uneori să urle de fericire. Stupefiaţi, camarazii săi exclamau, folosind un limbaj în care totul se referea la meseria lor;

„Dom'le, ce excedent de putere la motorul ăsta Mermoz!"

El nici măcar nu-şi dădea seama de înspăimântătorul său consum de energie. Totul îi surâdea, totul îl incita să supraliciteze. La Rio, regăsea o natură ale cărei farmece nu reuşeau să-l istovească. Se întâlnea cu Pranville, la care ţinea tot mai mult şi cinau împreuna în fiece seară. La Buenos Aires, pensionarii lui taica Bach îl aclamau când îşi relua locul printre ei. La birourile din strada Reconquista, toţi directorii îi arătau o admiraţie afectuoasă, La Pacheco, piloţii şi mecanicii se luminau la faţă când îl vedeau. Proaspăta sa faimă începea să depăşească perimetrul amical şi profesional. Un mare bar din oraş lansase cocktailul Mermoz. Ziarele vorbeau de zborurile sale. Din Franţa îi parvenea o avalanşă de diplome şi medalii de onoare[3]. Toate aceste zăngănele îl făceau să

[3] Medalia de email a Aeroclubului o medalie de email a oraşului Toulouse, o diploma cu medalie de argint a Societăţii pentru încurajarea Progresului, un triptic de bronz al Direcţiei generale a

surâdă. Dar când a primit invitaţia să apară pe scena Operei din Paris în cadrul unui bal de binefacere, a încetat să mai zâmbească. A explodat:

„Urăsc aceste mici cabotinaje!”

Apoi a dat din umeri şi s-a întors la un anume plan care-l obseda de câtva timp.

Pentru tronsonul aerian de care răspundea Mermoz, idealul ar fi fost ca sacii poştali să ajungă de la Buenos Aires la Rio de Janeiro în răstimpul unei singure zile. Chiar admiţând funcţionarea impecabilă a motoarelor şi a aparatelor şi, reducând, printr-un efort sălbatec de energie, la minimum timpul afectat escalelor, era materialmente imposibil, la viteza avioanelor de atunci, să fie realizat acest proiect care consta în parcurgerea a două mii cinci sute de kilometri între răsăritul şi apusul soarelui.

Or, chiar dacă existau câteva escadrile de bombardament care practicau, la acea vreme, zborul de noapte, fiind special antrenate, având terenuri amenajate în acest scop şi parcurgând distanţe restrânse, nimeni nu se gândise să aplice pilotajul nocturn pe o linie comercială.

Pretutindeni, în Europa, în Statele Unite aşa ceva părea o absurditate, o anticipaţie ucigaşă, o demenţă.

Mermoz însă îşi spunea:

„Am zburat la Nancy noaptea, am zburat şi la Toulouse. De ce n-aş zbura şi în America, dacă interesul Liniei e în joc? Condiţiile de aici vor face operaţiunea mai dificilă? Desigur. În schimb, acum am mai multă experienţă, mai multă măiestrie. Sunt liber să fac ce vreau pe parcursul meu şi n-am de dat socoteală nimănui. E o şansă. De ce să n-o încerc?”

Din momentul în care şi-a pus problema în aceşti termeni, răspunsul lui Mermoz faţă de sine însuşi nu putea să întârzie. Şase săptămâni după deschiderea traficului poştal transatlantic, Mermoz s-a lansat.

Pentru a avea măsura exactă a temerităţii acestui act, făcut din proprie iniţiativă, e necesar să repetăm că nu exista radio la bord, deci nu i se puteau transmite nici un fel de

---

Aeronauticii. (N.A.)

indicaţii în legătură cu itinerarul sau condiţiile meteo, că ruta sa trecea pe deasupra unui ţărm, nelocuit aproape în totalitatea sa şi mărginit de păduri; că de-a lungul acestui drum nu pâlpâia nici o luminiţă care să-l ghideze între escale şi că, în fine, terenurile pe care urma să aterizeze nu erau balizate, n-aveau prevăzute nici un fel de repere, iar unele dintre piste erau considerate ca fiind insuficient de lungi chiar şi pentru aterizările în plină zi.

Directorii grupului şi piloţii l-au implorat să renunţe la proiectul său.

Numai o pasăre de noapte, spuneau ei, ar fi capabilă să facă ce-şi propunea el.

Pe liniile germane şi americane, proiectul lui Mermoz era luat peste picior.

„Ţine morţiş să se sinucidă, ricanau concurenţii. Aviaţia nu se face cu trăsneli dintr-astea. Franţujii ăştia nu sunt niciodată serioşi."

Nici insistenţele prieteneşti, nici sarcasmele rivalilor care vizau mai mult decât propria sa persoană, nu l-au făcut pe Mermoz să şovăie. La 16 aprilie a avut loc prima experienţă. A decolat, în plină noapte, de la Rio. În plină noapte a aterizat la Santos (să ne amintim de propria sa descriere a traseului). A zburat toată ziua. La Montevideo a sosit în amurg. A decolat în plină noapte, şi tot în plină noapte a aterizat la Buenos Aires.

Singurul lucru de care a dispus pe aceste terenuri, pentru localizare şi indicarea direcţiei vântului, au fost trei butoaie, aşezate în triunghi, în care ardea benzină.

Mermoz legase în aceeaşi zi Rio de Buenos Aires. Livrase şi încărcase poşta la cinci escale, într-un timp mai scurt decât Costes şi Le Brix. Şi, demonstrând că zborul de noapte e posibil, el bulversa întreaga aviaţie comercială, îi dubla posibilităţile, o făcea să săvârşească un pas uriaş în cucerirea lumii.

Doi ziarişti din Rio îl însoţiseră pe Mermoz în acest zbor. Îi luase, deşi supraîncărcau avionul. Când e vorba de slujirea Liniei, modestia nu se mai poartă. La câteva minute după

aterizarea finală, ziariştii băteau depeşă la redacţie. Telegraful expedia ştirea la Buenos Aires. De a doua zi dimineaţa, un torent de entuziasm se revărsa din Brazilia în Argentina. Numele lui Mermoz era pe toate buzele, acela al Aeropoştalei aşijderi. Lumea începea să creadă în poşta aeriană. În loc de cinci zile cât făceau cu vaporul, scrisorile scrise dimineaţa la Rio, puteau fi citite a doua zi, la prima oră. Concurenţilor americani şi germani le pierise cheful de râs.

„Va trebui să studiem chestiunea”, au mârâit ei.

Le-au fost necesari doi ani ca să se hotărască.

Sub cascada de elogii care se revărsa asupra lui, Mermoz râdea şi-şi scutura, ca năpădit de un roi de muşte, coama de păr blond şi buclat. Un singur dar l-a impresionat cu adevărat: un pui de câine lup, negru şi numai de o lună, pe care i l-a trimis o braziliancă necunoscută. Iubea mult animalele. Tocmai primise de la un camarad rămas la Juby vestea că maimuţica sa Lola îşi frânsese şalele căzând de pe un hangar şi nu o putea uita aşa uşor pe drăgălaşa tovarăşă de zboruri şi de *bled.*

A avut şi o mare bucurie. În prima poştă nocturnă se găsea şi o scrisoare de la maică-sa. O adusese chiar el. Deschizând-o şi-a spus că multe fiinţe îngrijorate se gândesc la el cu recunoştinţă.

Odată trecut însă primul moment de stupoare, incredulitatea, răutatea, laşitatea şi-au făcut auzite glasul.

„Succesul lui Mermoz, se spunea, nu dovedeşte nimic. Când a zburat el era o vreme superbă. Ţărmul era perfect vizibil. N-avea altceva de făcut decât să urmărească spuma valurilor. Nu se poate însă face o regulă dintr-o reuşită întâmplătoare. Pe ceaţă, pe furtună, sau chiar pe un cer înnorat, până şi cel mai îndemânatic pilot devine orb. Zborul de noapte regulat e imposibil.”

Aşa vorbeau căpoşii, veninoşii, dar şi unii de bună credinţă, uitând că aceleaşi lucruri fuseseră rostite cândva şi în legătură cu zborul de zi.

Mermoz i-a lăsat să trăncănească şi a reeditat experienţa.

A întâlnit în calea sa şi ceţuri, şi furtuni şi ploi tropicale.

Ştia că aşa va fi încă de la decolare. Ştia că, *raţional,* nu va putea găsi nici escala următoare şi nici reveni la punctul de plecare şi că, neavând nici un reper în mijlocul tenebrelor, va fi condamnat să se învârtă în cerc, până la epuizarea benzinei, ca apoi să se zdrobească de sol, de pădure ori de mare. Dar mai ştia că dacă oamenii, de la începuturile lor, ar fi procedat întotdeauna numai raţional, n-ar mai fi progresat niciodată, şi că vine o zi când pentru a face un pas înainte e necesar să fie depăşite fruntariile logicului.

Mermoz a demonstrat că dreptatea e de partea lui trecând de fiecare dată. Cum şi-a găsit el drumul prin nopţile îmbibate de ceaţă, cum a reuşit să traverseze uraganele invizibile, răpăind de averse monstruoase? Graţie cărui simţ misterios a găsit firul conducător în indescifrabilul labirint al tenebrelor? Nimeni din contemporanii săi n-a ştiut să mi-o spună.

Îmi amintesc, în mod deosebit, de cele povestite de Thomas.

— Eram pe atunci, mi-a spus el, comandantul aeroportului de la Montevideo. Într-o seară Pacheco mă anunţă că Mermoz se pregăteşte de plecare. Am transmis că e cu neputinţă, că Rio de Plata e umflat de furtună, că pe teren plouă cu găleata, în cascade. După un sfert de oră primesc vestea că Mermoz a decolat totuşi. Citesc îngrozit depeşa. Catastrofă sigură. Era cu neputinţă să ajungă la Montevideo. Şi chiar dacă printr-o minune parvenea deasupra oraşului, n-avea cum să descopere terenul. Am aprins focurile, fără nici o speranţă, apoi am aşteptat... ba nu... nici măcar n-am aşteptat. Stăteam pe teren pentru că asta-mi era datoria. Cum aş fi putut aştepta, în noaptea aceea de iad, sosirea unui avion? Dar iată ca după vreo oră aud motorul unui avion care făcea cercuri pe deasupra terenului. Am ţâşnit afară din cabană urlând: „Activaţi focurile!” Dar oricâtă benzină s-ar fi turnat peste ele, nici măcar eu nu le vedeam de la treizeci de metri. „N-o să le zărească, îmi spuneam, nu poate să le zărească. O să se facă zob. „Şi pe când îmi repetam toate astea, iată-l pe Mermoz aterizând impecabil între cele trei

focuri. Râdea. „Poşta, hai repede!” a strigat el. Şi a decolat în întunecimea şi potopul de-afară.

Thomas şi-a trecut o mână peste frunte. De la acea veghe înspăimântătoare, de la acea apariţie de Apocalips, trecuseră zece ani. Cu toate acestea, glasul lui a avut un freamăt aproape superstiţios când a adăugat, referindu-sc la cavalerul nopţii, şiroind de ploaie:

— Nu înţeleg, nu izbutesc să înţeleg.

Atunci, camarazii lui Mermoz s-au revoltat. Şi nu cunosc măsură mai bună pentru a cântări valoarea unui om decât această revoltă. Piloţii Aeropoştalei făcuseră cu toţii Spania cu tornadele şi furtunile ei de zăpadă zburând pe Bréguet 14. Pe aceleaşi Bréguet 14 sfidaseră deşertul şi pe mauri. Şi iată-i acum, înspăimântaţi de noapte, spunându-i lui-Mermoz:

— Opreşte-te! N-ai dreptul! Eşti liber să te omori. Noi însă nu vrem să mergem la moarte sigură. Dacă vei continua, o să ne ordone să facem ca tine. Ajunge. Din pricina ta o să ne rupem oasele.

Nevestele lor plângeau şi-l insultau pe Mermoz.

— Nimeni n-o să vă oblige, le-a răspuns Mermoz, dar eu voi continua.

— În cazul ăsta, o ştii bine, nu mă dezumflu nici eu! i-a strigat, cu disperare, unul din camarazi.

— Nici eu, a spus un altul.

— Nici eu, au zis, până la urmă, cu toţii.

— Treaba voastră, a replicat Mermoz.

A continuat. Ceilalţi l-au urmat. Au reuşit ca şi el, miraculos, fără să ştie cum. Nu s-au mai temut de noapte pentru că el, seamănul lor, a învins-o şi a depăşit-o. Aşa a fost dintotdeauna, şi aşa va fi cât timp spaima cea mare a oamenilor va rămâne necunoscutul şi nu se va găsi printre ei cineva care să-l înfrunte. Atunci, luându-i urma, vor trece şi ceilalţi.

Siajul nocturn al lui Mermoz...

Prima breşă făcută de el pentru o rasă de aleşi. Va urma apoi siajul înzăpezit al Cordilierilor. Iar după aceea, siajul înspumat al Oceanului.

Eforturile conjugate ale lui Mermoz şi Pranville, introducerea progresivă a zborului de noapte pe liniile Americii de Sud au făcut ca poşta să ajungă regulat, în două zile, de la Buenos Aires la Natal. De partea cealaltă a Atlanticului, Daurat pretindea aceeaşi durată pe distanţa Dakar-Toulouse. În patru zile avioanele parcurgeau 10.000 de kilometri. La vremea respectivă, nici nu se putea visa la mai mult.

În schimb, ca să ajungă de la Natal la Dakar, adică pentru a străbate 3.000 de kilometri, poşta avea nevoie de zece zile.

Vina nu era a nimănui dintre cei care slujeau Linia. Această încetineală anacronică se datora numai şi numai stării în care se aflau avizourile puse la dispoziţia Aeropoştalei de guvernul francez. Aceste amărâte de nave, reformate după război, lăsate fără îngrijiri în fundul porturilor, printre tot soiul de gioarse inutile, ruginite, avariate, erau în principiu destinate fierului vechi. În lipsă de ceva mai bun au fost repuse în stare de plutire ca să transporte o poştă ce ar fi trebuit să fie cea mai rapidă din lume.

Cu coca înaltă, având un ruliu şi un tangaj cumplit, de o încetineală exasperantă, cu anticele lor maşini scuipând din greu un fum negru şi puturos, ele traversau cu icnituri penibile Atlanticul, ca să rămână în pană după fiecare drum. Erau reparate, cazanele, de mii de ori cârpite, erau încinse până la limita de rezistenţă a ţevăriei prost îmbucate şi se pleca din nou. Echipajele duceau la bord o viaţă de iad. Căldură zăpuşitoare, umezeala tropicelor, nu cunoşteau alt climat. Personalul navigant era şi el ca vai de lume. Negri din Africa Occidentală, mulatri brazilieni, maltezi, arabi, chinezi, mateloţi europeni pe care nu-i angaja nimeni, aveau cu toţii aerul sclavilor de pe galere. Pentru comanda lor fuseseră recrutaţi căpitani fioroşi, lupi de mare tăbăciţi de toate vânturile, cărora nu le era frică de nimeni şi nimic, dar care, în scurt timp s-au lăsat cuceriţi de religia curierului poştal, într-atât se pătrunsese de ea această linie extraordinară. Ca să câştige câteva ceasuri, riscau să arunce în aer nava pe

care erau. Şi aceste ciudate maşinării, ridicole prin îngustimea şi înălţimea lor, un soi de vechi tramvaie nautice, avansau cu vibraţii atroce, culcându-se când pe un bord, când pe altul, purtând pe ele indivizi în pielea goală, cu mutre de ocnaşi, comandaţi, ba cu răcnetul, ba cu pumnul, de bătrâni marinari scârbiţi de toate şi convertiţi brusc la o nouă credinţă.

Mai târziu, Mermoz avea să descopere poezia acestor moravuri aparţinând unui alt ev; dar în momentul acesta când îşi încorda toate puterile ca să lanseze Linia, unicul său sentiment era furia. Accepta sarcinile cele mai rebutante, devenise o obsesie pentru personalul escalelor răspândite pe mii de kilometri, transformase, cu riscul propriei sale vieţi, şi angajând-o pe cea a camarazilor, metodele aviaţiei civile şi asta numai ca să diminueze cu o treime, cu un sfert de zi durata transportului poştal. Iar monştrii aceştia antediluvieni stricau, desfiinţau roadele unui efort atât de patetic! Aşa-zisa poştă aeriană făcea 14 zile ca să ajungă din Franţa la Buenos Aires. Adică exact cât făcea şi un pachebot rapid.

Rutina şi neîncrederea triumfau. Nimeni, în afara celor iniţiaţi, nu putea pricepe că avionul nu are nicio vină în această comparaţie defavorabilă lui. Oamenii judecau cam aşa: folosind căile obişnuite, durata transportului era aceeaşi, preţul mult mai scăzut, iar siguranţa mult mai mare. Încărcătura poştală a Liniei cântărea exasperant de puţin. Era în joc soarta contractelor încheiate cu guvernele.

De fiecare dată când era confruntat cu cronofagia avizourilor, Mermoz făcea o adevărată criză nervoasă. Alerga prin birourile directorilor Aeropoştalei, blestema, implora. Prietenii încercau să-l potolească.

— Trebuie să aşteptăm, ştii bine, spuneau ei. Pentru moment nu se poate face nimic.

— Ba da, ba da, afirma cu vehemenţă Mermoz. Construiţi-mi un avion cu o rază de acţiune suficientă şi trec peste Atlantic. Douăzeci şi două, maximum douăzeci şi patru de ore, e tot ce-mi trebuie.

— Cei de la Paris au în vedere aşa ceva, îi răspundeau

directorii. N-o să dureze prea mult.

Mermoz se întorcea în biroul său şi contempla harta Făcea şi refăcea calculele. Da, în funcţie de tăria şi direcţia vânturilor. i-ar trebui între douăzeci şi douăzeci şi patru de ore ca să meargă cu avionul de la Dakar la Natal. Douăzeci şi patru de ore... Cinci, numai cinci zile pentru poşta aeriană Franţa-America. Lumea n-o să mai râdă. Da, aici nu mai încape îndoială; fără traversarea aeriană a Atlanticului, nu există soluţie, nu există o autentică ieşire din impas.

În faţa celor două tronsoane ale Liniei ce trebuiau racordate printr-un singur zbor pe deasupra Oceanului, Mermoz a început să plaseze mai presus de proiectul unui raid şi gloriei aferente, problema unei traversări regulate, utile. Această operă el şi-a jurat s-o împlinească.

Era în 1928. Abia în 1936 a avut câştig de cauză.

Timp de opt ani n-a fost zi, exceptându-le pe cele când trebuia să se bată împotriva morţii iminente, ca el să nu se fi gândit la Atlantic.

III.

LA 27 DE ANI

În mai, Mermoz a stat douăzeci de zile în Paraguay ca să facă recunoaşterea terenurilor unei linii pe care Aeropoştala avea s-o inaugureze ceva mai târziu între Buenos Aires şi Asuncion. Călătoria i-a produs o mare plăcere. Moravurile primitive ale indienilor ce trăiau aproape goi, blândeţea şi sărăcia lor, vegetaţia virgină, jungla păstrată intactă, profundele taine, prospeţimea copilărească, magia aventuroasă a unei ţări unde se mai păstra credinţa în duhurile pădurii, ale fluviilor, ale triburilor, i s-au părut lui Mermoz, după viaţa pe care o ducea la Buenos Aires şi istovitoarea cursă împotriva timpului, un soi de plimbare fermecată.

Odată întors pe strada Reconquista şi-a găsit biroul gemând sub maldărul de hârtii strânse în timpul absenţei. Le-a parcurs cu un ochi exersat, degajând la iuţeală importantul de inutil. A pus deoparte, pentru un examen mai amănunţit, cererile ce i le adresau diverşi tineri piloţi. Nu uitase lunile cumplite când, chinuit de foame, fără adăpost, bătea drumul unui hotel sordid de pe strada Reaumur cu speranţa înfiorată că va găsi angajamentul salvator. Nu lăsa niciodată fără răspuns petiţiile ce-i erau adresate. Adesea le sprijinea la Toulouse sau Paris. Personal, îi era imposibil să angajeze noi veniţi. *Linia sa* nu putea admite debutanţi. Acum ştia şi el, aşa cum i-o spusese Daurat când i s-a prezentat la Montaudran, că cele câteva sute de ore de zbor nu reprezintă nimic când e vorba să înfrunţi pustietăţile Africii şi Americii.

Mermoz continua să cerceteze mesajele. Deodată a tresărit de bucurie. Direcţia generală îl anunţa că, dând curs cererii sale, Etienne era afectat Americii de Sud.

Mermoz ceruse şi transferul lui Guillaumet, Reine şi Antoine. Ar fi dorit să-i aibă lângă el pe cei din echipa

Casablanca-Dakar, băieţi de-o vârstă cu el, alături de care muncise şi trăise atât de bine. Dar nici tronsonul african nu putea fi văduvit dintr-un singur foc. Ceilalţi, i-o făgăduia Daurat, vor veni ulterior, unul câte unul. Mermoz înregistră promisiunea şi se lăsă inundat de fericire.

Etienne... trăsăturile sale, felul său simplu de a fi, glasul pe care-l îndrăgea atât... Palmyra... Thionville, Casablanca, şapte ani de prietenie, de înţelegere deplină, de zboruri în comun. Curând va fi la Buenos Aires. Ce treabă o să facă de-aici încolo împreună!

În aşteptarea lui Etienne, Mermoz şi-a reluat zborurile şi nu s-a mai oprit. Lunile acestea, care în Europa erau cele ale primăverii şi verii, aduceau aici, în emisfera australă, ploile toamnei şi furtunile iernii. Cataractele prăvălite din cer înecau motoarele. Mermoz ateriza pe câte un câmp, repara, pleca mai departe. Pe terenurile de zbor, dintre care unele erau simple fâşii de plajă, ploile săpaseră şanţuri, pământul fugea de sub roţi. Trenuri de aterizare strâmbate, aripi smulse, capotaje cu nemiluita... Aproape n-a fost zbor ca Mermoz să nu fi trebuit să biruie un accident. Avioanele noi fiind puţine la număr, zbura pe un Bréguet 14.

Penele l-au făcut să-i cunoască pe indigenii din Brazilia: indieni zdrenţăroşi, metişi dârdâind de friguri, negri, mulatri, copleşiţi cu toţii de o incurabilă nostalgie. Locuiau în cocioabe goale, hrănindu-se exclusiv cu peşte şi banane. Îl înconjurau pe omul căzut din cer, îl ajutau să-şi scoată maşinăria vrăjită din câte un şanţ sau din noroaie, se uitau la el cum scotoceşte prin măruntaiele monstrului şi-l urmăreau cum dispare cu o privire indiferentă.

Într-o dimineaţă însă, aterizând pe o plajă pustie, Mermoz s-a pomenit cu un grup de aborigeni, ieşiţi din jungla învecinată, care l-au făcut să se îngrozească. Erau leproşi cu toţii. A fost nevoit să-i ameninţe cu revolverul ca să evite contactul cu aceşti nenorociţi.

După aceea, nimic nu l-a mai mirat. Furtuni, trombe de apă, diferenţe de temperatură, aterizări forţate, înşelăciuni ale zilei ori nopţii, îşi cunoştea în parte duşmanii şi se

pricepea să le smulgă preţioasa pradă adăpostită în pântecul avionului pândit de atâtea primejdii.

Printre scrisorile pe care le ducea Mermoz şi care au ajuns întotdeauna, era, de fiecare dată, şi una pentru maică-sa.

Continua să muncească fără o clipă de răgaz. Părăsea aparatul ca să alerge până la birou, iar pe acesta ca să zorească terminarea aerodromului. Între timp, studia noi itinerare în Bolivia, Peru, Chile, Patagonia. Trăind numai şi numai în zbor şi pentru zbor, pierdea noţiunea realităţii. Viaţa normală i se părea învăluită într-un soi de pâclă care o ascundea ochilor săi.

„Devin din ce în ce mai diferit de ceea ce eram, se mira, singur, Mermoz. Mi-e cumplit de greu să revin pe pământ.”

Această stare de somnambulism aerian era cea care-l apropia cel mai mult de beatitudine. Scria:

> *„Nu-mi doresc nimic. Îmi urmez, fără şovăire, drumul care-mi apare ca o linie dreaptă, impecabilă, de la care pentru nimic pe lume n-aş vrea să mă abat. Existenţa ce-o am mi se pare miraculoasă şi simplă pentru că este cea pe care, dintotdeauna, am ales-o în sinea mea. În parte am putut s-o realizez. Pentru mulţi, scopul ei ar putea fi considerat ca atins, dar socot că trebuie să facem mereu mai mult şi mai bine.*
>
> *Aşa stând lucrurile, dau tot ce pot da şi sfârşesc prin a găsi că viaţa este foarte frumoasă şi că, cu cât o risc mai mult, cu atât devine mai valoroasă. Sunt fericit şi atâta tot.”*

Între timp, a sosit şi Etienne. Mermoz pregătise totul pentru prietenul său. Închiriase un apartament în care urmau să stea amândoi şi îl afectase pe Etienne pe ruta Buenos Aires—Rio. În felul acesta, trecându-şi reciproc ştafeta, împărţeau acelaşi acoperământ şi acelaşi itinerar. Mermoz n-ar fi putut oferi, şi nici Etienne primi, un dar mai încărcat de sensuri şi tandreţe.

S-au instalat deci în locuinţa găsită de Mermoz, la ultimul

etaj, al nouălea, al Galeriilor Guemes, de unde se deschidea perspectiva imensei metropole. Era un imobil foarte mare, împărţit în vreo sută de apartamente mobilate, situate deasupra unor pasaje pline de vitrine. Camerele erau confortabile, curate, lesne de întreţinut. În marea lor majoritate, locatarii se recrutau din rândul străinilor veniţi pentru mai multă vreme în Argentina, oameni de afaceri pe care nu-i interesa ideea unui cămin propriu-zis, actori în turneu, cocote. Un loc ideal pentru doi flăcăi, dar mai ales pentru Mermoz, deja obosit de legăturile sale.

Aşa cum s-a întâmplat mai întotdeauna, istoriile sale sentimentale se prefăceau în drame. Amantele se ataşau prea mult de el. De partea lui era frumuseţea, forţa, prestigiul, aventura. În amărâta existenţă a fetelor pe care le întâlnea, el apărea ca un semi-zeu. De dăruit însă nu le putea dărui decât senzualitatea şi o camaraderie superficială. Ele sufereau şi-şi manifestau suferinţa. Atunci, Mermoz devenea dur şi le părăsea. Spectacolul durerii pe care o provoca îi era insuportabil şi nu putea face nimic ca s-o aline.

În noul său domiciliu, a curmat net orice efuziuni sentimentale. Ca să-i citez propriile cuvinte, s-a însurat adesea şi s-a simţit minunat în cea mai minunată din lumile posibile. S-a hotărât s-o ţină tot aşa cât mai îndelung cu putinţă. Ce-i trebuia solicitudinea feminină? Nu-l avea pe Etienne? Nu-l avea pe Collenot?

Printre puţinele prietenii, autentice şi totale, pe care Mermoz le-a cultivat în viaţă, aceasta din urmă a fost cea mai emoţionantă, cea mai gravă, cea mai intensă.

Alexandre Collenot era un mecanic al Aeropoştalei detaşat la Buenos Aires. În cursul inspecţiilor rapide şi incisive pe care le făcea adesea la Pacheco, Mermoz remarcase în ateliere conştiinciozitatea şi îndemânarea acestui băiat tăcut. L-a întrebat dacă vrea să-i devină mecanic de bord. Collenot s-a uitat la pilotul-şef drept în ochi cu privirea sa directă, îndărătnică şi uimitor de limpede de muntean, a cumpănit câteva clipe şi a spus:

— Vreau, domnule Mermoz.

Îi spunea „domnule Mermoz” şi după şase ani, în răstimpul cărora înfruntaseră alături primejdiile mortale ale junglei, ale Cordilierilor şi ale Oceanului. Dar nici Mermoz nu-l tutuia.

I-am întâlnit pe amândoi pe terasa unei cafenele de pe marile bulevarde, îndată după întoarcerea triumfală a lui *Arc-en-Ciel.* Mermoz îmi vorbise atâta despre Collenot, cu un sentiment atât de puternic şi tandru, încât acum îl studiam cu aviditate. Ca să fiu sincer, am fost dezamăgit. Descopeream un tânăr de statură mijlocie, subţirel, îmbrăcat cuviincios într-un costum modest. Avea părul castaniu, o faţă regulată şi plăcută. Răspundea strict monosilabic. Singura sa particularitate era luminozitatea aproape palidă a privirii. Din când în când, Mermoz îl întreba:

— Dumneata eşti mulţumit, Collenot?

Iar el răspundea cu un zâmbet uşor stingher:

— Desigur, domnule Mermoz.

Nu cred ca Mermoz şi Collenot să fi schimbat vreodată, în prezenţa unor martori, cuvinte cu mult mai semnificative decât cele pe care le-am relatat. Aveau faţă de sentimentele lor reciproce acelaşi tip de pudoare. Erau încărcate cu atâtea amintiri, legate de atâtea traversări, încât numai ei le puteau şti, le puteau înţelege. Cum ar fi putut ei explica valoarea unei priviri schimbate când, deasupra unei păduri compacte ca un bloc, sau în noaptea căpiată de furtună, un motor începe să tuşească? Senzaţia de siguranţă pe care o avea Mermoz când ştia că Collenot verificase avionul, şi fericirea gravă, mereu reînnoită pe care i-o aducea lui Collenot această încredere? Zilele petrecute împreună în Anzi? Şi atâtea alte amintiri pe care nu le vom şti niciodată...

Când cei doi s-au cunoscut, această comoară comună abia urma să fie cucerită. Şi nu aici trebuie căutată explicaţia caracterului imediat şi stabil al prieteniei lor. Originea ei trebuie căutată la Mermoz, în gustul lui pentru fiinţele simple, întregi, foarte pure şi devotate meseriei lor ca unui sacerdoţiu. S-ar putea ca această admiraţie şi căldură pe care le nutrea faţă de asemenea fiinţe să fi ascuns, parţial, un patetic regret tăinuit. Adesea, cred eu, Mermoz a dorit să

semene acestor oameni fără pretenţii, îndrăgostiţi de sculele lor, magicieni ai maşinilor zburătoare, trăind în umbra celor pe care-i slujeau, cu cea mai completă dăruire, cu o demnitate incomparabilă şi incoruptibilă.

În marea lor majoritate, mecanicii de la Montaudran, de pe Casablanca-Dakar, din America de Sud, aparţineau acestei rase. Mermoz avea pentru ei un sentiment care nu semăna cu nici un altul, alcătuit din camaraderie, din nevoia de a-i proteja, dintr-un respect lăuntric şi o recunoştinţă vecină cu umilinţa. Iar dacă la Mermoz, harurile şi virtuţile pilotului atingeau cel mai înalt grad de eficacitate, nobleţe şi conştiinciozitate, Collenot oferea, la rândul său, expresia cea mai perfectă, mai sobră şi mai puţin comună a virtuţilor mecanicilor de aviaţie. La fel ca şi Mermoz, el punea atâta suflet în meserie nu pentru că această meserie răspundea firii sale, şi o profesa fără să reflecteze, ci pentru că avea sentimentul măreţiei ei, al necesităţii ei superioare şi, practicând-o, încerca un sentiment exaltat şi lucid de participare la o acţiune care, altminteri, îl depăşea. Această identitate de vibraţii interioare făcea ca, rămânând fiecare în domeniul respectiv, aceşti doi oameni să fie egali. Şi dacă Collenot, în magnifica sa modestie, nu-şi putea îngădui o asemenea comparaţie şi credea că are un noroc nemaipomenit de a munci pentru cineva care ştia, cu toată gloria şi toate isprăvile sale, să rămână întotdeauna prietenul cel mai atent şi mai cald, Mermoz, la rându-i, aprecia la cota ei exactă valoarea umană a lui Collenot şi îl trata ca pe seamănul său deplin, ceea ce-l stânjenea cumplit pe mecanic atunci când nu erau numai ei doi.

Pe la sfârşitul lui august, Mermoz împreună cu Collenot au decolat de la Rio de Janeiro pe un avion echipat special ca să facă recunoaşterea unor regiuni complet neexplorate. Ca pasager îl avea pe Pranville.

Pranville devenise un prieten al lui Mermoz. Cu el îşi petrecea tot timpul cât rămânea la Rio, între un dus şi un întors, fie la sediul Aeropoştalei, fie acasă la directorul

exploatării, unde-şi avea întotdeauna tacâmul pus. Pranville nu lua nici o hotărâre importantă fără să-l consulte pe Mermoz. Tot ce-i cerea acesta din urmă i se acorda, fără discuţii şi fără controale. O asemenea încredere câştigată numai şi numai ca urmare a muncii depuse, lucru ştiut de Mermoz, îl făcea să nutrească faţă de Pranville recunoştinţă şi afecţiune în egală măsură. Îl admira şi pentru felul în care Pranville se pricepea să obţină, totul de la oameni, fără să le pretindă ceva, doar prin efectul entuziasmului său contagios şi printr-o capacitate de persuasiune a cărei putere o constatase cel dintâi; în plus, modul în care Pranville se mândrea cu piloţii şi mecanicii săi îl făcea pe Mermoz să vibreze cu tot sufletul. Nu era om pe Linie care să nu-l iubească pe Pranville, dar nimeni atât cât Mermoz.

Şi iată că Pranville a hotărât să-l însoţească într-o escapadă de 2.000 de kilometri în direcţia Boliviei, ca apoi să revină la Buenos Aires via Paraguay. Aveau să survoleze împreună selva plină de mistere şi să aterizeze acolo unde nici un avion nu-şi pusese, până acum, roţile. Collenot îi era mecanic! Etienne asigura, pe durata absenţei, poşta! Ce bine se împlinea viaţa!

Au zburat fără escală până la Corumba, la frontiera dintre Brazilia şi Bolivia. De acolo, un alt zbor i-a dus până-n inima acestei ţări, la Puerto Suarez. Ore în şir au văzut alunecând pe sub aripi pădurea virgină asemeni unei mări verde-închis, stropită ici-colo cu purpură, cu smalţuri, cu pucioasă şi cu aur. Mermoz trecea razant pe deasupra uriaşilor copaci ca să admire buchetele de flori ce le alcătuiau creasta. În urma lor se înălţau stoluri de păsări aidoma unor spulberări de nestemate. Mermoz urmărea vrăjit această selvă de nepătruns, atât de deasă şi de netedă încât uneori, în funcţie de lumină, umbra avionului său se desena pe suprafaţa ei ca pe nişte valuri.

Odată încheiată misiunea lor în Bolivia, Mermoz şi Pranville s-au îndreptat către Asuncion, capitala Paraguayului.

La plecare, Collenot i-a spus:

— N-am putut face rost decât de un ulei foarte prost,

domnule Mermoz. Atenţie la temperatură.

Şi din nou a prins să unduie pe sub fuselajul lor oceanul vegetal cu miile sale de trunchiuri, cu miile sale de specii, cu miile sale de esenţe. Zburau de trei ceasuri, când Collenot a început să dea semne de nervozitate. Instinctiv, Mermoz a încetat să mai privească peisajul ca simplu turist. A remarcat la stânga sa, degajându-se din blana uniformă a pădurii, o pată ceva mai deschisă. S-a îndreptat într-acolo şi a recunoscut aleile naturale pe care le formează palmierii imperiali. Privirea sa ascuţită, obişnuită să ghicească într-o secundă terenul propice pentru salvare, a distins un luminiş. Era şi timpul. Motorul s-a oprit brusc. A urmat o clipă de neverosimilă linişte, apoi aerul a prins să şuiere uşor în jurul avionului care cobora în zbor planat în direcţia spaţiului liber reperat de Mermoz.

„O pană pe o plajă, nu-i mare scofală, se gândea Mermoz, ale cărui trăsături se înăspriseră dând chipului o expresie concentrată, aceea a luptătorului. Găseşti întotdeauna un locşor unde să te aşezi dacă vii de sus. Dar cu copacii şi ierburile astea poate ieşi o mare dandana. Şi-l am şi pe Pranville...”

Privirea sa, gesturile, intuiţia operaţiunilor necesare dobândiseră o sensibilitate şi o eficacitate cu totul specială, multiplicată de acel al şaselea simţ, care n-are un nume şi care aparţine doar unor foarte mari piloţi. Laté 26 tangentă o creastă, evită o alta, dansă printre trunchiuri cu o precizie de balerin şi atinse solul fără vreo stricăciune. Cei trei părăsiră avionul. De jur împrejurul luminişului mut, palmierii imperiali îşi aliniau coloanele lor netede, înalte şi verzi, aidoma pilaştrilor unui imens templu vegetal.

— Te-ai descurcat de minune, i-a spus Pranville lui Mermoz.

— E magnific aici, i-a spus Mermoz lui Pranville.

— Păi sigur că da, şi-a spus Collenot sieşi, inspectând motorul. Ruptură de bielă, uleiul nu făcea două parale.

Collenot a rămas de santinelă lângă aparat, Mermoz şi Pranville au plecat în recunoaştere. După câteva ore de mers prin jungla în care soarele nu pătrundea, cu apa până la

genunchi şi cu ierburi mai înalte ca ei, împiedicându-se printre rădăcini putrezite şi liane invizibile, au dat peste o mică poiană în care fumega o *estancia*[4]. Locatarii ei au apărut în prag cu carabinele în mână. Mermoz, care vorbea spaniola, a început par lamentările.

— Norocul vostru, au spus proprietarii colibei, că nu v-aţi dus mai departe. Acolo (şi arătară nordul), în prerie, la cinci bătăi de puşcă, triburile au pornit pe cărarea războiului.

Mermoz a obţinut o cotigă cu roţi din lemn plin şi o pereche de boi. Însoţiţi de un indian, s-au înapoiat la avion, au încărcat bagajele şi, împreună cu Collenot, au pornit către Puerto Casado, minusculă aglomeraţie de pe Rio Paraguay, pierdută printre întunecatele întinderi ale selvei. Ciudatul lor echipaj a ajuns acolo în plină noapte. Călăuza i-a condus la o clădire care constituia, de altfel, şi singura raţiune de a fi a târguşorului: o fabrică de tanin aparţinând unor nemţi. Un fort paraguyan o proteja. Băştinaşul le-a explicat santinelelor că a adus la comandant nişte oameni veniţi din cer. Mermoz, Pranville şi Collenot au fost conduşi în faţa acestuia de câţiva soldaţi zdrenţăroşi. Înarmaţi cu puşti şi uriaşe cuţitoaie de junglă.

— Azvârliţi-i în închisoare pe ticăloşii ăştia! a răcnit comandantul.

Mermoz i-a îmbrâncit violent pe cei doi soldaţi care încercaseră să pună mâna pe el.

— Ce-nseamnă asta? a întrebat el.

— Nu suntem nişte imbecili, i-a răspuns comandantul. Aţi fost semnalaţi din post în post chiar din clipa în care aţi trecut frontiera. Ştim bine că veniţi din Bolivia. Vă arestez ca spioni.

Era în perioada când se pregătea războiul din Chaco[5] şi cele două ţări trăiau într-o stare de ostilitate latentă. Mermoz a priceput că sunt luaţi drept observatori inamici.

— Suntem aviatori francezi, a spus el, şi efectuăm de regulă legătura între Argentina şi Brazilia.

---

4 Un soi de fermă, de exploatare forestieră (N.T.).

5 Regiune din zona de frontieră dintre cele două ţări, pierdută de Bolivia în urma războiului din 1932—1933 (N.T.).

Ofiţerul pierdut în jungla paraguyană nu auzise însă niciodată de asemenea treburi, iar hârtiile pe care i le-au prezentat Mermoz şi Pranville le-a socotit false.

Din fericire, fabrica de tanin număra printre personalul său un director argentinian. A fost sculat din somn. L-a recunoscut pe Mermoz şi a garantat pentru el. Comandantul şi-a trimis afară soldaţii.

A doua zi, Mermoz şi Pranville au plecat spre Asuncion. Le-au trebuit cinci zile ca să facă 300 de kilometri. Din capitala paraguayană au cerut celor de la Buenos Aires să le expedieze un motor şi un mecanic. Au aşteptat trei zile în nonşalanta şi încântătoarea capitală, unde vechi case în stil colonial dormitează toropite de căldură de-a lungul ţărmurilor marelui fluviu.

Motorul de schimb a fost încărcat pe un soi de şalandă mixtă. Lăsându-l pe Pranville să plece către marile metropole, Mermoz şi mecanicul au luat-o în sus pe Rio Paraguay. Călătoria până la Puerto Casado a durat o săptămână. Şalanda se oprea întruna. Ba un călăreţ apărea din junglă şi făcea semne că ar vrea să se îmbarce, ba o pirogă se desprindea de mal şi vâslaşii indieni înmânau căpitanului un plic sau un pachet. Din cincizeci în cincizeci de kilometri, se făcea haltă de-o noapte ca să se încarce lemnele necesare cazanelor.

La Puerto Casado motorul a fost suit într-un car cu boi şi cărat până la luminişul cu palmieri imperiali în care se odihnea Laté 26. Collenot şi tovarăşul său s-au apucat de lucru; muncind fără întrerupere într-o etuvă toridă, le-au trebuit totuşi cinci zile.

Mermoz a petrecut aceste zile într-o stare de încântare ingenuă, călare, cu revolverul la centură şi carabina în bandulieră, ca un veritabil vânător. Împreună cu peonii de la *estancia* la care nimerise prima oară a explorat pădurea şi preria. În jurul lui se zburătăceau papagali gălăgioşi, verde-viu, albastru intens, roşu aprins. Maimuţe pălăvrăgioaice săreau din copac în copac. Ierburi uriaşe acopereau uneori caii vânătorilor. Mermoz a reuşit să împuşte două pantere şi

câţiva mistreţi. Se hrănea cu peştele pe care-l pescuia, cu vânatul pe care-l dobora şi bea apă direct din şanţuri. Înainte de a adormi sub cerul gol, având sub cap un şomoiog de ierburi şi frunze, în bâzâitul roiurilor de ţânţari, se gândea la copilul cuminte care, într-un cătun din Ardeni, stând lângă focul ce ardea vârtos în cămin, se îmbăta cu povestirile lui Fenimore Cooper.

A părăsit cu părere de rău aceste meleaguri ale inocenţei. Şi-n timp ce noul motor bubuia, s-a uitat îndelung la maiestuoasele bulevarde de palmieri ce duceau spre pădurea fără sfârşit. Infinit de nisipuri, de ape ori de copaci. Când nu plutea în văzduh, pacea şi-o găsea numai aici.

A oftat şi, cu o mină robustă şi agilă, a smuls avionul dintre ierburi şi tulpini. Ducea cu sine doi papagali şi un mic pecari cu un botic înduioşător.

A doua zi era la Buenos Aires. Peste încă o zi, încărca poşta pentru Rio, făcea un ocol pe la Asuncion, sărea peste etape, ajungea la Santos, decola pe furtună. În dimineaţa următoare, lua drumul Buenos Aires-ului. În patruzeci de zile, a dormit o singură noapte în propriul pat.

Mermoz şi-a reluat viaţa normală. Cu alte cuvinte, între două zboruri regulate, a pus la punct rapoartele, notele, situaţiile şi proiectele care se adunaseră în răstimpul unei luni şi jumătate, a alergat pe la ministere, a angajat personal nou şi s-a înmocirlit la Pacheco.

Drumurile şi terenul erau un lac de noroi. În emisfera de sud, primăvara sosea precedată de ploi diluviene şi de furtuni dezlănţuite. Mermoz, care înfruntase *khamsinul* din deşertul sirian, tornadele Spaniei, simunul saharian şi vijeliile hibernale ale Braziliei, a mărturisit că ceea ce cunoştea acum depăşeşte experienţa sa în materie de furie a elementelor. Pleca întotdeauna la miezul nopţii, ceea ce nu mai surprindea pe nimeni, ajungea din urmă zorile prin invizibile cataracte care, în bezna înconjurătoare, băteau darabana pe tabla avionului, potopind carlinga şi, ud până la piele, năpustindu-se prin goluri de aer, prin uraganele şi cicloanele care

bântuiau golful Sfintei Caterina, survola zona dintre Santos şi Rio, ucigaşă pentru oricine ar fi aterizat aici, şi se lăsa, la apusul soarelui, pe aerodromul capitalei braziliene, strivit de o căldură infernală.

Şaptesprezece, optsprezece, uneori şi douăzeci de ore de zbor consecutiv, de luptă neîntreruptă, de tensiune aproape supraomenească.

Două zile mai târziu, relua, în sens invers, cumplitul drum, părăsea infernul de la Rio ca să ajungă sub ploaia glacială a Buenos Aires-ului, în carlinga sa descoperită, cu sacii poştali intacţi.

În pofida acestui efort de titan, în pofida sarcinilor administrative ce se abăteau asupră-i de îndată ce ateriza, în pofida obsesiei de a face întotdeauna mai repede şi mai bine, în pofida invitaţiilor oficiale care se înmulţeau odată cu renumele său crescând şi cărora trebuia să le răspundă în interesul Liniei, ei bine, Mermoz nu resimţea nici un fel de oboseală. De când sosise în Argentina, greutatea lui sporise cu 6 kilograme. Distribuite numai în muşchi. Nici un atom de grăsime nu pângărea acest corp de bronz care pe plaja de la Copacabana stârnea admiraţia pe care ar fi suscitat-o o statuie antică, coborâtă de pe soclul ei şi însufleţită pe neaşteptate.

Acestei plenitudini, acestei magnificenţe trupeşti, îi corespundea în acea perioadă o mare pace sufletească. Îi ajungeau prietenii şi sentimentul că-şi face bine datoria.

Seară de seară, regăsea apartamentul de la Galeriile Guemes şi afecţiunea lui Etienne. Piniach, câinele lup negru, dăruit de o braziliancă necunoscută pentru primul său zbor record de la Rio la Buenos Aires, îi făcea o primire festivă. Micul pecari adus din pădurea paraguayană grohăia drăgălaş. Prin ferestre se vedeau, scânteind, luminile capitalei... Poeţii pe care îi îndrăgea dintotdeauna, Baudelaire, Verlaine, îl aşteptau pe rafturile bibliotecii.

A venit şi decembrie. Pe data de 9 a acestei luni, Mermoz a împlinit douăzeci şi şapte de ani. Şi de data asta ar fi uitat de această zi dacă n-ar fi fost urările mamei sale. Douăzeci şi

şapte de ani! Ce repede îmbătrânea. Zilele, săptămânile, lunile păreau luate de un torent. Şi dacă l-a încercat părerea de rău văzând încă un an aşezându-i-se pe umeri, a fost numai fiindcă ştia că practicarea aviaţiei reclamă integritatea tinereţii. În ceea ce-l privea, găsea binefăcătoare această grabă mistuitoare a timpului.

„E bine, spunea el, ca o existenţă să treacă rapid şi fără să bagi de seamă.”

Aniversările sunt ca nişte jaloane înfipte la capătul etapelor omeneşti. Mermoz s-a gândit la 9 decembrie de anul trecut. În ziua aceea a efectuat primul său zbor poştal în America de Sud. Cât drum străbătuse de-atunci, şi el şi Linia. Mii şi mii de kilometri parcurşi prin văzduh, sute şi sute de ore de zbor. Şi ce kilometri! Şi ce ore!

Cu un an în urmă nu exista nimic pe tronsonul Rio—Buenos Aires. Oamenii se dădeau de ceasul morţii ca să poată deschide, în sfârşit, traficul poştal între America şi Franţa. Acum, avioanele decolau de pe aeroportul de la Pacheco, construit de el, conform unui orar stabilit de el, în mâinile unui personal ales de el, câştigând un timp considerabil datorită unei metode inaugurate de el.

Mai bine revăzute, mai bine adaptate, avizourile îşi reduseseră traversarea la cinci zile şi jumătate. De pe acum, curierii Aeropoştalei întreceau cu mult pacheboturile cele mai rapide. Traseul maritim urma să mai fie scurtat; curând, hidroavioane uşoare aveau să ducă poşta de la Natal în insula Noronha. Se câştigau astfel încă două zile. În mai puţin de o săptămână, scrisorile francate la Buenos Aires puteau ajunge la Paris. Termenii contractuali cu guvernele vor fi respectaţi. Viaţa Liniei era asigurată. Greutatea sacilor poştali sporea cu fiecare zi. De aici încolo, ea avea să se dubleze, să se tripleze, să se înzecească. Mermoz îşi amintea că pe ruta Toulouse-Casablanca, debutul s-a făcut cu numai cincizeci de kilograme de poştă şi că acum, chiar el, ridicase cu un Bréguet 14 ce-şi dădea duhul din pricina supraîncărcării, mai bine de 500 de kilograme. Prin perfecţionarea cotidiană a unei organizaţii ale cărei angrenaje Mermoz le cunoştea şi le

controla pe fiecare-n parte, siguranţa transportului se realiza pas cu pas.

Iată ce se obţinuse prin tururile de forţă, prin zborurile neîntrerupte pe rutele poştale în care piloţii îşi riscaseră în permanenţă viaţa. Oamenii compensaseră deficienţele materialului. Viitorul aparţinea Liniei.

Brusc, Mermoz se simţi copleşit de o tristeţe ucigătoare. A recunoscut de îndată gustul de cenuşă, sentimentul neantului.

Erau două senzaţii care, din adolescenţă, nu l-au părăsit niciodată. Le-a purtat în sine peste tot. Încerca să fugă de ele strămutându-se de pe un continent pe altul. Dar mai rapide decât cel mai rapid avion de-al său, ele îl urmau pretutindeni.

O existenţă nu poate fi reconstituită zi cu zi, şi nici nu se poate întocmi graficul unei sensibilităţi. Dacă acest lucru ar fi fost cu putinţă, am vedea câte căderi ar exista în curba respectivă şi în ce momente neaşteptate. Mermoz înregistrează un triumf şi spune: „Sunt trist...” Într-un efort ce pare să-l absoarbă în întregime şi să-l exalte luni de-a rândul, Mermoz scrie, pe neaşteptate: *„Mă bântuie un plictis teribil.”* În schimbul celor câteva mărturisiri, câte clipe de desperare trecute sub tăcere! Chiar şi-n Argentina, unde linia acţiunii şi a vieţii sale exterioare era atât de dreaptă şi de promptă, linia vieţii sale intime apare fracturată de rupturi şi seisme. Ba valul exuberanţei îl poartă sus de tot şi e încredinţat de fericirea sa absolută, ba se simte cufundându-se în ape moarte. Nimeni n-ar fi putut bănui povara de deznădejde pe care o ducea acest atlet care păşea cu fruntea atât de sus din victorie în victorie. Pentru aşa ceva ar fi trebuit ca cineva să fi ştiut a citi în ochii a căror privire se pierdea brusc în depărtări. Ar fi trebuit să poată înţelege de ce un corp clădit ca un magnific triumf al muşchilor, purta un chip atât de delicat şi de vulnerabil.

La cei douăzeci şi şapte de ani ai săi, Mermoz îşi spunea că vremurile eroice au apus. Că cea mai frumoasă cursă se încheiase. Că de aici încolo va începe exploatarea regulată, liniştită a traficului. Că nu va mai zbura ca unul ce biruie, ci

ca unul ce salahoreşte.

Desigur, comparată cu alte meserii, aceasta rămânea de departe cea mai frumoasă. Dar comparată cu cea pe care o prestase timp de un an doamne, ce cădere! Or, viaţa nu e viaţă dacă nu poţi urca întruna. Atlanticul! Atlanticul! Iată ce trebuia încercat. Atât pentru el, cât şi pentru Linie — de fapt, alcătuiau un tot — acesta era actul indispensabil, organic necesar.

De câte ori nu încercase el în cursul acestui an, şi prin intermediul Aeropoştalei, şi prin demersuri personale, să obţină avionul traversării? Câte promisiuni i-au fost făcute, cu câte iluzii a fost legănat. Vorbe trădate, speranţe spulberate. Comanditarii argentinieni, camarazii uruguayeni, constructorii francezi, chiar şi Bouilloux-Laffont, s-au scuzat rând pe rând. Miniştrii şi funcţionarii îi sleiau pe toţi. Ce mizerabil era acest univers care stăvilea elanurile! Mermoz se simţea sărac şi singur într-o lume potrivnică.

Exagerarea acestui comentariu mental este prea evidentă ca să nu i se caute şi alte raţiuni decât cele care alimentau neagra melancolie a lui Mermoz. Căldura prevestitoare de furtuni, umedă şi debilitantă a verii de la Buenos Aires? O trecătoare slăbire a nervilor după douăsprezece luni de teribilă tensiune? Fără doar şi poate, însă numai într-o mică parte. Adevărul e că Mermoz nu putea scăpa de crizele sale. Orice ar fi săvârşit, mulţumirea prelungită îi era interzisă. Nevoia lui de frumos, de nobleţe se dovedea prea intensă, prea devorantă. Plătea tributul prea marii sale exigenţe. În aceste momente aspira la solitudine, la deşert, la ariditatea lui atât de pură.

Tot pe atunci primise o scrisoare de la Marcel Reine, vechiul şi dragul său camarad. Reine cel cu obrajii, ochii şi râsul unui copil zvăpăiat, Reine cel care iubea atât viaţa şi pe care viaţa îl iubea atât, petrecuse împreună cu Edouard Serre, şeful serviciilor T.F.F. de pe toate liniile Aeropoştalei, mai bine de trei luni de captivitate la maurii din Rio de Oro. Mânaţi din tabără în tabăra, obligaţi, precum sclavii, să adune ierburi pentru foc şi să pregătească ceaiul stăpânilor, ei au

fost, în sfârşit, predaţi la Fort Juby cu picioarele în sânge, cu mâinile sfâşiate, de nerecunoscut. În scrisoare, Reine îi povestea această aventură. Şi Mermoz l-a invidiat. O surdă nostalgie. Îi răscoli inima. Aceste munci umile, aceste bivuacuri de nomazi, aceşti oameni gravi şi taciturni, feroce, dar demni... şi nisipul... nisipul... nisipul... câtă pace.

Atunci s-a gândit şi la tânărul misionar întâlnit la bordul lui *Groix,* plecat să-i îngrijească pe leproşi.

În primele două luni ale lui 1929, Mermoz n-a efectuat decât zborurile regulate, atunci când îi venea rândul, şi cursele acestea s-au petrecut fără incidente. Pleca miercuri, la miezul nopţii, de la Buenos Aires, ajungea la Rio joi, pe la orele 16, părăsea Rio sâmbăta noaptea şi ateriza la Pacheco în cursul după-amiezii de duminică. Săptămâna următoare Etienne era cel care transporta poşta. Prin urmare, înainte de a-i veni rândul să-l înlocuiască pe prietenul său, Mermoz petrecea la Buenos Aires zece zile pline. Doar aceste perioade de calm excepţional pot oferi o imagine cât de cât completă a vieţii lui Mermoz în capitala argentiniană.

Dormea, în continuare, ca un butuc. Ca atare, când Etienne lipsea, adică jumătate din timp, îi rugase pe camarazi să vină să-l scoale la ora 9,30. Un apel telefonic de la Pacheco[6] i-ar fi făcut acelaşi serviciu, dar lui Mermoz îi plăcea să deschidă ochii pe un chip drag. Ceea ce nu însemna că prietenul respectiv era bine primit. Sforţările sale de a-l trage afară din pat erau recompensate cu lovituri de pernă, de pantof, de târlici. Amicul riposta. Bătaia care se încingea îi reda lui Mermoz bucuria de a trăi. Îşi făcea toaleta cântând şi, înainte de a pleca la sediul Aeropoştalei, aflat la 200 de metri de Galeriile Guemes, îşi oferea un mic dejun compus dintr-o omletă din şase sau opt ouă. Până la douăsprezece şi jumătate se ocupa de chestiunile sale administrative. Prânzul îl lua la restaurantul Conte, ţinut de Paul Pellecq, un bearnez fin şi discret, la fel de brav la treabă cum fusese şi la război şi

[6] Șters un fragment ce se repetă mai jos, o evidentă greșeală de tipar. In felul ăsta fraza are sens. (N. Cor. V2.0)

a cărui artă culinară era perfectă. Indiferent de prezenţa sau absenţa lui Etienne, la masa lui Mermoz se găseau, aproape zilnic, două persoane care figurau printre marii săi prieteni: Paul Chaussette şi Henri Moulié. Primul era un inginer belgian care controla importante investiţii miniere în Argentina şi Bolivia, şi care nu vorbea niciodată de afacerile sale. Chipul său frumos şi energic, brăzdat, turmentat, privirea sa adâncă, plină de o bunătate uşor melancolică atestau la el primatul absolut al preocupărilor afective şi spirituale. Moulié, care vorbea o franceză din cele mai pure, nu părăsise niciodată America de Sud. Uruguayan, era ataşat al ambasadei Belgiei. Pe faţa sa prelungă de indian se citea o lealitate indefectibilă şi o siguranţă cu totul aparte a sentimentelor. Cele pe care aceşti doi dezrădăcinaţi le nutreau faţă de Mermoz, întâlnit de ei la taica Bach, ţineau de un adevărat cult. Asta nu-i împiedica însă să-i trateze la modul cel mai familiar din lume.

Moulié era un mâncău redutabil. Mermoz relua cu el turnirurile de căpcăuni, practicate cândva în Franţa împotriva lui Henri Fournier. Chaussette, a cărui poftă de mâncare era mai modestă, arbitra acest dezmăţ de antricoate gigantice şi aproape crude.

De la restaurantul Conte, Mermoz lua drumul terenului de la Pacheco. Parcurgea la repezeală hangare, ateliere, schimba câteva cuvinte cu Collenot. Restul după-amiezii era consacrat vizitelor pe care trebuia să le facă conducătorilor aviaţiei argentiniene, legaţiilor şi consulatelor diverselor ţări ale Americii de Sud în care Aeropoştala intenţiona să deschidă linii aeriene. Pe seară, Mermoz revenea la sediul de pe strada Reconquista pentru a consemna rezultatele obţinute în cursul zilei şi a pregăti munca de a doua zi. După aceea, venea acasă, se rădea, se schimba, îşi întâlnea prietenii la cafeneaua Richmond, un culoar lung şi zgomotos unde, şi astăzi, se reunesc piloţii Liniei, şi pleca să cineze împreună cu ei acolo unde luaseră şi prânzul: la restaurantul Conte.

Când se afla în dispoziţii sociabile se întindea cu masa, ori o pornea către *Tabaris,* local de noapte bogat în fete

frumoase, care a conservat, şi el, favorurile celor de la poşta aeriană. Aici, Mermoz era aşteptat, cu o tandră şi senzuală nerăbdare, de o dansatoare franţuzoaică, brună, veselă, cu braţe cărnoase, dulce şi rezistentă la istovirile dragostei. Ea asculta placidă discuţiile lui Mermoz cu tovarăşii săi, invariabil pe teme aviatice, până în momentul în care acesta o conducea la etajul 9 al Galeriilor Guemes.

Aceste seri de libertate sufletească şi de plăceri fizice erau, totuşi, destul de rare; mai dese, cele în care prietenii îl vedeau aşezându-se printre ei cu buzele strânse, cu privirea voalată, parcă întoarsă spre interior. Aproape nu vorbea şi, odată masa terminată, pleca. Chassette îl însoţea, ştiind că este singurul a cărui societate îi face plăcere în asemenea momente. Mergeau, fie la locuinţa unuia, fie a celuilalt, dacă nu cumva se învârteau la nesfârşit cu maşina prin aleile tăcute ale vastului parc Palermo, amplasat în mijlocul oraşului. Mermoz îi împărtăşea cauzele tristeţii sale. Îl îngrijora viitorul Liniei. De ce se construiau cu atâta încetineală în Franţa avioanele de care era nevoie imediat? De ce se comiteau nedreptăţi la Paris? De ce se ciocnise azi de funcţionari corupţi, de zâmbete de farisei?

În alte seri Mermoz n-avea nici un motiv precis să fie melancolic şi scârbit. Îl tulburau doar eternele şi insolubilele probleme: dragostea, moartea, dreptatea absolută, sensul pe care trebuie să-l dăm vieţii.

— Alegerea mea, e făcută, spunea el în asemenea ocazii. Voi pilota încă opt ani — limita reflexelor bune e la treizeci şi cinci de ani — după care merg să îngrijesc leproşii. Acel tânăr misionar, ştii Paul, ţi-am vorbit de el, părea atât de senin (glasul îi căpăta deodată inflexiuni mângâietoare). Uite, şi mama nu-şi găseşte cu adevărat liniştea decât îngrijind bolnavii.

Uneori, accesele de tristeţe îl asaltau în plină zi. Pentru combaterea lor avea însă un remediu infailibil.

— Ai multă treabă azi după-amiază, Paul? îl întreba Mermoz pe Chaussette în timpul prânzului.

Acesta pricepea imediat sensul întrebării.

— Nu, nu mare lucru, spunea el.

Părăseau masa fără să-şi isprăvească prânzul. Mermoz se suia în maşina prietenului, trecea la volan şi se lansa ca un nebun pe drumul spre Pacheco. Până la aerodrom nu-şi descleşta o dată fălcile. Îl găsea pe Collenot în hangarul care-i adăpostea avionul dezancrasând o bujie, verificând un magnetou sau lustruind aparatul. Mermoz adresa mecanicului primul zâmbet din acea zi şi zicea:

— Totul e gata?

— Desigur, domnule Mermoz, răspundea Collenot.

Aparatul era scos afară. Mermoz îl îmbarca pe Chaussette, rula pe pistă, trăgea manşa. Zbura o jumătate de oră pe deasupra oraşului şi împrejurimilor. Când revenea la Pacheco, flecărea şi cânta fără oprire.

Exista şi un alt mijloc de a fugi de sine însuşi, mai puţin sacru, dar foarte eficace: exerciţiile în aer liber. Cele pe care le-a practicat aproape în exclusivitate la Buenos Aires au fost înotul şi canotajul. Moulié, care era un fanatic al acestor două discipline, l-a însoţit în permanenţă. În dimineţile anotimpului cald zoreau odată cu crăpatul de ziuă către „Tigrul”, imensă deltă, adevărat labirint fluvial unde se îngemănau apele impetuoase ale Paranei şi ale Uruguayului. Vâsleau, se scăldau, iarăşi vâsleau, goi, şiroind de sudoare şi fericiţi.

Pe un vas, am petrecut o zi pe Tigru. A fost una dintre cele mai senine şi mai emoţionante zile din câte am trăit în siajul lui Mermoz. Mă călăuzeau trei din prietenii săi: Marcel Reine, Paul Chaussette, Henri Moulié. De fiecare se lega câte o parte din el. Reine reprezenta începuturile comune de la Toulouse, spălatul cilindrilor, pensiunea *„Marele Balcon”,* chiolhanurile de la Casablanca, epopeea Saharei, iar apoi serviciul făcut împreună pe liniile Rio de Janeiro, Natal, Santiago de Chile. Chaussette însemna discuţiile de la inimă la inimă, confidenţele, evadările sentimentale. Moulié, veselul masacru al hălcilor de carne şi joaca de-a tritonii.

Vasul pe care eram înainta printr-un mirific labirint de alei acvatice, de bulevarde mărginite de arbori, de fundături înflorate. Negustori ambulanţi mişunau în siajul nostru pe

plute sau bărci cu fundul plat. O biserică plutitoare îşi aştepta enoriaşii. Pe ţărmuri creşteau cu miile lămâi şi portocali.

Caprifoiul se căţăra pe trunchiurile nenumăraţilor plopi şi sălcii ce alcătuiau o escortă fremătătoare puzderie; de ramificaţii lichide.

— Vara, spunea Moulié, florile îţi astupă vederea. Seara, parfumul lor e obsedant.

Vasul continua să urce pe cursul fluviului. Nu se mai zăreau nici colibe pe piloni, nici iarmaroace plutitoare, nici livezi. Doar sălciile se aplecau peste infinitul lacustru şi, jucându-se cu apa şi orizontul, compuneau delicate miraje. Ai fi zis că asişti la facerea lumii.

Iar prietenii lui Mermoz spuneau:

— Lui Jean îi plăcea locul acesta.

— Aici plonja Jean.

— Cu Jean îi băteam pe toţi la cursele cu barca.

— O să mâncăm la hanul pe flotoare pe care Jean îl prefera.

Jean... Umbra lui era peste tot. Respira miresmele grele ale caprifoiului. Râdea cu râsul lui de copil cu suflet neîntinat. Îşi curba şi azvârlea îndărăt, în efortul vâslitului, torsul său de tânăr Hercule.

S-a lăsat seara şi, odată cu ea, tăcerea...

Ne-am îndreptat spre Clubul francez de Canotaj. Mi-a fost prezentat responsabilul, un bătrân cu tenul stacojiu. Era taica Bach. Mi s-a arătat şi o barcă de curse. Pe flancul ei fin şi rasat am citit: *Jean Mermoz.*

Tăifăsuielile prieteneşti, zborurile deasupra împrejurimilor Buenos Aires-ului, recreaţiile pe Tigru şi chiar şi paşnicele navete la Rio nu puteau reprezenta decât paleative ale cumplitei nevoi de noi cuceriri care-l stăpânea pe Mermoz. Se răzbuna pe ceea ce numea el „bălteala” sa prin frenezia cu care se străduia să reducă, mereu şi mereu, durata zborurilor poştale ce-i reveneau. Era unicul mijloc de a se autodepăşi iu aceste săptămâni potolite.

Fiecare minut investit într-o escală îl ardea. Pe terenuri,

comandanţii de aeroporturi, mecanicii, lucrătorii îi aşteptau sosirea încordându-şi întreaga fiinţă aşa cum te încordezi ca să întâmpini o furtună. Pentru el nici o mişcare nu era suficient de rapidă. Totul trena, lâncezea, se târa. Fără să mai coboare din carlingă, înhăţa sacii poştali şi dădea gaze. Dacă i se întâmpla să aibă un pasager, care nu putea fi decât un membru sau un prieten al Liniei[7], acesta era tratat ca un obiect inanimat până la terminarea cursei. Nefericitul putea să moară de foame, de sete, să fie anchilozat, sleit, nu merita să se piardă pentru el nici măcar o secundă.

Într-o zi, Joméli, bunul său prieten de la Rio care era în Brazilia ceea ce reprezenta Chaussette în Argentina, a dat să coboare din avion la escala de la Santos. O privire de-a lui Mermoz l-a ţintuit pe loc.

— O nevoie urgentă, nu mai pot, zău, Jean, zău că nu mai pot, l-a implorat Joméli.

Mermoz l-a îndesat îndărăt în fuzelaj cu o mână ce-a făcut să pârâie oasele pirpiriului său tovarăş.

— La escala următoare, în timp ce alimentăm, a răcnit Mermoz prin tunetul motorului şi-al elicei lansate în plin.

La drumul următor, această impetuozitate a fost cât pe-aci să-l facă să comită ceea ce ura cel mai mult: o nedreptate. Aterizase la Florianópolis şi terminase rulajul pistei. Mecanicul de teren, care trebuia să-l aştepte, lipsea. A apărut peste trei minute. Chipul lui Mermoz era schimonosit de una din cele mai cumplite furii. L-a înhăţat pe mecanic şi scuturându-l ca pe o zdreanţă, a bubuit:

— Afară cu tine, nemernicule! Să nu te mai văd pe-aici că-ţi frâng ciolanele! Şi acum, ce aştepţi ca să faci plinul? Sau vrei să te demolez pe loc?

Incapabil să suporte în continuare vederea celui care păgubise cu trei minute curierul poştal şi temându-se de efectele propriei mânii, Mermoz a zbughit-o spre cantina aeroportului, unde a şi băut, una după alta, trei sticle de bere.

Comandantul aeroportului, un vechi camarad, a venit după

---

[7] Linia era exclusiv poştală (N.A.)

el.

— Ştii, a zis el, nu-i chiar pe de-a-ntregul vinovat.

— Nu, nu, a izbucnit Mermoz, nu vreau s-aud nimic.

— Ascultă, Jean... Nevastă-sa stă să nască, a leşinat şi omul a fost chemat. Nu te aşteptam atât de curând. Pesemne, ai tăiat prin interior.

— Aşa e… aşa e... am tăiat peste pădure, a murmurat Mermoz.

Când a revenit la avion, mecanicul s-a tras înfricoşat deoparte.

— Ai alimentat foarte bine, i-a spus Mermoz, fără să-l privească; ştergem, de data asta, cu buretele.

În palmă, mototolea o bancnotă de o sută de milreis.

În momentul decolării, a îndesat-o în buzunarul salopetei mânjite cu ulei a mecanicului.

La întoarcerea dintr-una din aceste călătorii frenetice, Mermoz a aflat că un pilot argentinian s-a prăbuşit pe ruta paraguayană, pe atunci încă în studiu. S-a adresat căpitanului Almonacid, delegatul argentinian pe lângă Aeropoştală:

— Vreţi să-mi acordaţi o favoare?

Almonacid ştia că Mermoz nu se gândeşte niciodată la propria-i persoană.

— Indiscutabil.

— Atunci, plec să aduc corpul camaradului nostru.

— Cum? Cu ce mijloace? a exclamat Almonacid,

— Păi... cu avionul... a replicat Mermoz.

— Nu se poate! O ştiţi şi singur. Aparatele noastre nu sunt îndeajuns de spaţioase.

— Mi-aţi promis, a observat, încetişor, Mermoz.

— Într-adevăr, a recunoscut Almonacid. Procedaţi cum credeţi.

A doua zi, un echipaj cu totul ieşit din comun ateriza la Pacheco.

Alături de Mermoz, dar depăşind cu mult carlinga, stătea, în picioare, un sicriu. În ziua aceea, vremea fusese îngrozitoare. Dezechilibrat primejdios de lada funebră, avionul pârâise din toate încheieturile azvârlit de acolo-colo

de furia ciclonului. În tot acest timp, Mermoz a trebuit să sprijine coşciugul cu umărul.

În zilele când zbura, Mermoz se mai elibera de neînduplecatul demon ce-l înstăpânise; dar, odată epuizat exorcismul, puterea acestuia revenea. Şi, cum avea destul timp pentru meditaţie, eterna obsesie, aceea a Atlanticului, dobândea asupra spiritului său o forţă acaparatoare aproape maladivă.

Nelăsându-se descurajat de eşecurile anului precedent, el eşafodase, prin scrisori şi cablograme, o nouă combinaţie care urma să-i procure un aparat. Ministerul francez al Aerului interzisese însă orice tentativă de trecere a Oceanului pe avioane cu roţi.

Când a aflat de conţinutul acestui decret care spulbera, pe luni de zile de-aici încolo, speranţele sale cele mai dragi, Mermoz a fost cutremurat până-n străfundul fiinţei de o criză de furie, de desperare, de ruşine şi de indignare. Unde se ascundeau adevăratele motive ale acestei solicitudini stupide, nedorite de nici un pilot demn de acest nume? Cele oferite erau doar ipocrizie, demagogie, pentru reuniuni electorale, sirop leşinat destinat să adoarmă opinia publică. Cunoştea totul mai bine ca oricare dintre funcţionarii aceia rebegiţi, el, Mermoz, ştia mai bine decât politicienii aceia incompetenţi, ştia mai bine ce este cu putinţă şi ce nu din punct de vedere aeronautic.

„Ne-ar trebui, clama el, temerari cumpătaţi şi, când colo, n-avem decât cumpătaţi decrepiţi. Îşi lăţesc fundurile prin birouri şi înalţă imnuri întru gloria aviaţiei franceze, în loc să încurajeze iniţiativele, se dau de ceasul morţii ca să-l schimbe pe ministrul care le-ar putea prejudicia interesele.”

Dragostea pe care Mermoz o nutrea faţă de aviaţie şi patrie a determinat o reorientare a mâniei sale. Ca să-şi apere această iubire a început să urască formele şi instituţiile care o ameninţau. Scria:

„De ce nu se gândesc politicienii să blocheze

progresele aviaţiei străine, al cărei cuvânt de ordine este: Jos cu aviaţia franceză! Când ne va fi redată conştiinţa a ceea ce am fost, a ceea ce suntem şi a ceea ce am putea deveni? De când mă aflu în străinătate, devin naţionalist. Mă cutremur văzând cum ni se fărâmiţează, puţin câte puţin, prestigiul, numai şi numai din pricina marasmului nostru parlamentar. Este îngrozitor să te gândeşti că tot ce are mai bun voinţa noastră, energia noastră, strădaniile noastre slujeşte la alimentarea discursurilor şi a discuţiilor, când am vrea să servească succesului şi prosperităţii a ceea ce ne aparţine; în momentul de faţă, primejdia ne vine din America; poşta lor aeriană se infiltrează pe lângă noi cu rapiditate. În fruntea ei e Lindbergh şi, prestigiul ce se leagă de acest veritabil stindard viu, îi deschide toate porţile. Adio sacrificiilor noastre şi roadelor a mai bine de un an de trudă intensă şi inimaginabilă, şi asta în clipa când ne apropiem de izbândă. Un om — dar ce om! — vorbeşte. E admirat, e ascultat, iar pentru noi înseamnă prăbuşirea.”

Cum să nu fii sensibil la această nobilă jelanie? Auzindu-l, cum să nu se înţeleagă de ce, câţiva ani mai târziu, când răul atinsese proporţii demente, Mermoz a crezut, că-şi poate afla izbăvirea altundeva decât în domeniul pur al zborului?

Până una, alta însă, visa la o soluţie mai ingenuă.

„Ne trebuie, la rândul nostru, să avem în străinătate un om-stindard şi totul va deveni mai lesnicios, continua el. Cunosc printre piloţii de linie câţiva care ar putea deveni aşa ceva. În ceea ce mă priveşte, de un an tot caut modalităţile. Le-am găsit. Simţeam că aş fi reuşit. Probabil, o voi face, dar mi-e teamă că, atunci, va fi prea târziu. A reuşi, actualmente, traversarea Paris-New York — şi avem mijloacele necesare — ar constitui o performanţă ce-ar spori dintr-un foc prestigiul nostru, exact în momentul în care avem mai

multă nevoie de el.

Nu ceream nimănui nimic. Reuşisem să adun fondurile necesare şi, deodată, raidul e interzis cu un avion terestru până la noi ordine.[8]

Şi atunci, aştept, încheia Mermoz. Tot ce pot face în momentul de faţă e să încerc să ajung în Chile înaintea americanilor.”

Mermoz n-avea cum să prevadă că, în cursul acestei misiuni pe care o socotea secundară, destinul va face brusc din el, în întreaga Americă de Sud, ceea ce se străduia, cu desperare, să devină: un Lindbergh francez, interpunând în calea sa accidentul care, de la Pacific la Atlantic, a purtat de-atunci numele de „miracolul din Anzi”.

---

8 Câteva săptămâni mai târziu, utilizând material francez, un echipaj spaniol efectua fără escală distanţa Sevilia-Brazilia. În acelaşi moment, Mermoz primea, pe numele său, două depeşe de la Ministerul Aerului prin care era prevenit că, pentru a împiedica orice tentativă din partea lui, toate aerodroamele din Franţa primiseră ordin să nu-l lase să ia mai mult de 1.500 litri de carburant. (N.A.)

IV.

PLATOUL CELOR TREI CONDORI

Concomitent cu înţelegerea poştală încheiată cu guvernul Argentinei, Marcel Bouilloux-Laffont semnase una şi cu cel chilian. Era însă cu neputinţă să se treacă la realizarea acesteia din urmă înainte ca linia cotieră atlantică, drum cardinal spre Europa, să fi fost temeinic consolidată. Treaba aceasta o înfăptuiseră, în răstimp de un an, Mermoz şi camarazii săi. Acum sosise ceasul ca în reţeaua Aeropoştalei să fie inclus şi statul scăldat de apele Pacificului. În mod firesc, cel însărcinat cu studierea, deschiderea şi fondarea acestei linii a fost Mermoz.

Pentru a reuşi, trebuia stabilită o rută regulată pe deasupra Anzilor Cordilieri. Acest gigantic lanţ muntos, întins din Venezuela până-n Ţara de Foc aidoma unui zid făurit de zei, îşi saltă între Argentina şi Chile crestele sale ameţitoare şi vârful lor cel mai înalt, Aconcagua, până la aproape 7.000 metri deasupra mării. Altitudinile sale, văile în care aerul rarefiat sfâşie plămânii oamenilor, zăpezile veşnice, suflul său îngheţat, taina de nepătruns ce-l înconjoară i-au învăluit piscurile, din vremuri imemoriale, în tot soiul de legende tragice. Ele dăinuie şi azi în inimile indienilor ce-i cutreieră coastele, ca şi în cele ale gauchos-ilor care de pe întinsul pampasurilor privesc la această barieră grandioasă, scăpărătoare şi sumbră.

Oamenii oraşelor nu cunosc însă aceste terori; pentru ei, muntele e doar munte. Palmă după palmă, o cale ferată a escaladat contraforturile vestice, s-a insinuat printr-o vale ce perfora, la 4.400 de metri înălţime, sălbăticia de piatră, s-a strecurat pe coasta chiliană. Transandinul fusese construit. Trenului îi trebuiau două zile ca să ajungă de pe un versant pe celălalt. Iarna nu funcţiona din pricina avalanşelor. Oricum, era un câştig enorm faţă de caravanele de catâri şi o

victorie de prestigiu asupra Anzilor.

Neostoita nerăbdare omenească însă a calculat, de îndată ce a avut în slujba sa maşini zburătoare, că, graţie acestora, călătoria se va face în numai câteva ore şi în toate anotimpurile.

În 1929, era oare realizabil acest plan? Mermoz susţinea că da. Existaseră precedente. În 1920, o aviatoare franceză, Adrienne Bolland, traversase, în premieră mondială, Anzii zburând pe un avion Caudron G-4, datând din 1916. Şi chiar dacă această traversare se efectuase în zona sudică a Cordilierei, unde talazurile de piatră se domoleau sensibil, oricum săvârşise un miracol. Puţin mai târziu, un ofiţer chilian a reluat tentativa, dar în sens invers. El a descris un cerc larg, de data asta pe la nord, unde de asemeni altitudinile medii sunt mai joase. A reuşit. Între Argentina şi Chile a existat, dintotdeauna, o rivalitate romantică. Performanţa ofiţerului chilian a fost resimţită la Buenos Aires ca o provocare. Mănuşa a fost ridicată de căpitanul Almonacid, cavalerescul prieten al lui Mermoz. A decolat noaptea, pe clar de lună, a descris un arc de cerc pe la nord şi a aterizat în Chile. Isprava aceasta a făcut din el un erou naţional.

Acest turnir, ca şi valoarea pe care i-o acorda opinia publică de pe ambii versanţi ai Anzilor au făcut notorii dificultăţile traversării. Când s-a auzit că Aeropoştala intenţionează s-o practice în mod regulat, transportând corespondenţa, stupoarea şi neîncrederea au fost la fel de mari. Toate câte se spuseseră în legătură cu zborul de noapte au fost reluate în cor:

„Nebunie, pretenţii ridicole, sinucidere. Chiar şi Mermoz e neputincios în faţa imposibilului.”

Pe acest fundal, la 28 februarie 1929, Mermoz şi Collenot au decolat de la Pacheco pentru un prim voiaj de investigaţie. Mermoz pilota un Laté 25 cu profil special, ceea ce ridica la 4.000 de metri plafonul acestui aparat a cărui limită ascensională era, la modelele curente, doar de 3.000 de metri. Prin Bahia Blanca a ajuns la San Antonio Oeste, primul mic port al Patagoniei de pe coasta atlantică. Aici a îmbarcat

un pasager de vază: contele de La Vaulx.

Preşedintele Federaţiei aeronautice internaţionale era, la cei peste şaizeci de ani ai săi, de o vivacitate, un curaj şi o înflăcărare magnifice. Era un pasionat al aviaţiei, pasiune care peste câteva luni avea să-i fie fatală. Mermoz îl admira nespus pe bătrânul gentilom atât de verde, de entuziast şi întrepid. I-a explicat, amănunţit şi cu căldură, itinerarul.

— Vedeţi, spunea el, de aici (amândoi erau aplecaţi peste o hartă), luând-o pe la sud, traversarea este mai lesnicioasă. În primul rând, până la picioarele Anzilor, distanţa este pe jumătate mai scurtă decât de la Buenos Aires la Mendoza, dar mai ales, uitaţi-vă la cotele crestelor: 2.500 de metri, 3.500, în loc de 4.500, 6.000 şi 7.000 cât ar fi dacă am urma linia directă Buenos Aires-Mendoza-Santiago. Prin urmare, zburăm prin Plaza Huincka la Conceptión, aici, la baza Cordilierei. De acolo, traversăm la 3.000 de metri altitudine, dispunând de o marjă de plafon mai mult decât suficientă.

Planul de zbor a fost urmărit riguros. Sub aripi, peisajele deşertice, fluide ale Patagoniei... Întinderi necuprinse de ierburi palide... capre sălbatice... iezere cu apă cristalină. Pe 2 martie, la orele 11, Mermoz şi însoţitorii săi aterizau la Conceptión. La începutul după-amiezii, decolau.

Mermoz îşi reperase temeinic drumul. Avionul a survolat fără efort meterezele mai puţin înalte decât cele ale fortăreţei centrale, ciclopice mase de piatră ce se zăreau la nord, confundându-se cu norii. Curând avea să apară şi îngusta semilună a câmpiei chiliene, comprimată între Anzi şi Pacific. Mermoz scruta cu atenţie piscurile şi văile. Ochii săi erau cei ai unui avar ce-şi numără galbenii. Aici iată o şa. La nevoie, se putea ateriza. Dincolo, deasupra stâncilor acelea semănând cu o bardă uriaşă, goluri de aer. A se evita. Mai departe, un defileu de nu prea mare înălţime. Pe acolo s-ar putea trece în cazul unei scăderi de turaţie. Totul trebuia ţinut minte, totul fotografiat în memorie; ţancurile de stâncă, depresiunile sinuoase, grohotişurile, craterele. Orice ar putea sluji la o adică.

Dar, în timp ce Mermoz elabora diversele forme de apărare

pentru viitoarele primejdii, carburatorul său se înfunda încetul cu încetul. A urmat pana, netă şi brutală.

Mermoz a tăiat contactul şi a trecut la zbor planat. Cunoştea, palmă cu palmă, configuraţia terenului care-l înconjura. Nu exista nici un loc de aterizare, exceptând, poate, o platformă îngustă, lungă de vreo 300 de metri şi largă cam de şase, pe care o înregistrase instinctiv la stânga sa, pe creasta unui munte. Roţile avionului au atins solul exact acolo unde o dorise pilotul, drept pe mijlocul fâşiei de piatră, şi cu atâta delicateţe încât trenul de aterizaj a rămas intact în pofida bolovanilor şi a cocoaşelor.

Panta s-a dovedit a fi însă mai înclinată decât crezuse. Avionul, care ar fi trebuit să fie la capătul cursei, continua să ruleze încetişor. Mermoz şi-a dat imediat seama că aparatul nu se poate opri, că este antrenat de propria-i greutate. Simplu balast, el avea să-şi sporească, treptat, viteza... iar la capătul pistei se căsca genunea.

Atunci, Mermoz a lăsat comenzile, s-a prins de bordul carlingii, a sărit din ea, a atins solul numai ca să facă un al doilea salt de acrobat şi de atlet şi, încordându-şi într-o convulsie toţi muşchii, a blocat cu spinarea una din roţi.

Trupul său, pieptul, picioarele sale de luptător în arenă au preluat, sleind-o, forţa de inerţie a aparatului, i-au domolit zgâlţâielile, l-au imobilizat.

O viziune incredibilă îi aştepta pe Contele de La Vaulx şi pe Collenot în momentul în care au părăsit cabina pasagerilor: pe vârful unui munte înalt de 3.000 de metri, în infinita pustietate şi tăcere a Anzilor, pe fundalul cerului, al stâncilor, al norilor şi al vulcanilor, avionul şi Mermoz alcătuiau o unică făptură, un grup fabulos, ţinând, ca-n vremurile Olimpului, de monstru şi de divinitate.

Cei trei au rămas o oră şi jumătate pe platou. Atât i-a trebuit lui Collenot ca să repare carburatorul. Apoi, Mermoz l-a pus să îndepărteze bolovanii cu care blocase roţile avionului şi Laté 25 a pornit să lunece pe pantă în jos până când s-a găsit deasupra hăului. Contact, motor şi elicea s-a înşurubat în aer. Seara aterizau la Santiago de Chile.

Două zile mai târziu, Mermoz îi expedia lui Paul Chaussette o carte poştală astfel concepută:

> *„4 martie 1929. Salutări frăţeşti din Santiago. Sosit cu bine, o călătorie sportivă, pană în munţi în apropiere de Concepción. Din fericire, reparabilă. Intenţionez să plec la Copiapo vineri şi să revin la Buenos Aires sâmbătă, prin La Rioja. Aici, banchete, fieste zbânţuite, plimbări sentimentale... Orice s-ar zice, văzută de jos, Cordiliera chiliană nu-i deloc dezagreabilă...”*

După patru zile petrecute la Santiago de Chile unde vinurile şi femeile au un gust cu totul aparte, Mermoz şi-a luat rămas bun de la contele de La Vaulx ca să se reîntoarcă la Buenos Aires. Itinerarul era complet diferit de cel de la venire. Traseul meridional, relativ uşor, nu putea fi utilizat în mod eficace de către o linie aeriană, obligând la un prea mare ocol şi un prea mare sacrificiu de timp pentru asigurarea securităţii zborului. Ca atare, Mermoz a decis să încerce traversarea directă.

A făcut, mai întâi, un salt până la Copiapo, mic orăşel situat la picioarele Anzilor. De aici pornise ofiţerul chilian a cărui traversare agitase atât Argentina. Tot aici aterizase şi Almonacid. Dar, itinerarul ambilor piloţi descriind o curbă prea largă în direcţia nordului, nu era cu nimic mai bun, pentru o exploatare poştală, ca cel pe care-l urmase Mermoz la venire. Pentru ca treaba să fie utilă, calea trebuia căutată prin blocul central, cel mai înalt, cel mai masiv, cel mai redutabil.

Pe 9 martie, la orele 10 dimineaţa, Mermoz, având-l în spate pe Collenot, părăsea terenul de la Copiapo. S-a înălţat, în spirale largi, la altitudinea maximă pe care i-o îngăduia aparatul: 4.200 metri. Un spectacol de o măreţie şi de-o frumuseţe de nedescris i se oferea în timp ce urca palierele aeriene. La apus, se întindea câmpia chiliană, verde, presărată cu lacuri, brăzdată de râuri, strălucind de explozia vegetală a copacilor şi a florilor. De-a lungul ţărmului ei

palpita în soare hula violetă a Pacificului. Iar de partea cealaltă, turnat dintr-o singură bucată, se înălţa meterezul ciclopic al Cordilierei Andine.

Cine n-a survolat această imensitate minerală, n-are cum să cunoască, pe de-a-ntregul, barbaria, solemnă şi tragică, a lumii ce-o reprezintă şi nici nu poate bănui taina cvasi-astrală ce învăluie, pentru veşnicie, zeii ei îngheţaţi pe altarele lor gigantice.

Nimic nu poate oferi o imagine valabilă a acestui ocean vertical pietrificat. Nimic nu poate transmite caracterul de interdicţie absolută pe care o afişează această barieră colosală ce uneşte pământul cu cerul şi care, ferecată, zidită, fără o breşă, fără o fisură pare să oprească, la porţile ei, Universul.

Acestei bariere, Mermoz voia să-i descopere defectul.

Multă, foarte multă vreme a patrulat prin faţa ei, a spionat-o. Şi-a mobilizat întreaga-i vigilenţă, întreaga-i intuiţie ca să surprindă defectul, fanta acestei incinte formidabile prin care, tangentând cu aripa dreaptă un perete şi cu stânga celălalt, avionul său ar fi putut să se strecoare. Nu a găsit-o. Cel puţin, nu la altitudinea până la care se putea înălţa aparatul său.

Până la înălţimea de 4.500 metri, muntele neted, dintr-un singur segment, dintr-un unic bloc era inatacabil.

La 4.500 de metri, printre piscurile înzăpezite, regulat plantate, se deschideau zările.

— Era, mi-a spus Mermoz istorisindu-mi aventura, ca un zid cu cioburi de sticlă strălucitoare înfipte în creastă.

Maşinal, mi-a creionat un desen naiv. Contemplu, acum când scriu, această scurtă linie frântă ce reprezintă, în acelaşi timp, şi cea mai extraordinară zvârcolire a solului, şi cea mai superbă cutezanţă omenească.

„Anzii pot fi depăşiţi în mod practic pentru Linie la 4.500 de metri, şi-a spus Mermoz, exasperat de croaziera sa inutilă. Mai jos de atât, nu-i nimic de făcut. Nici o crăpătură. Iar eu nu dispun decât de un plafon de 4.200 de metri… „

Oricare altul s-ar fi întors la Copiapo, ar fi ocolit obstacolul de netrecut pe la Nord sau pe la Sud şi ar fi aşteptat, ca să

reediteze tentativa, să posede un aparat capabil să se măsoare, cu ceva şanse de egalitate, cu necruţătorul munte. Dar Mermoz era Mermoz. Nu credea în imposibil sau, mai exact, înainte de a-l admite, trebuia să epuizeze toate riscurile şi să atingă zone în care nimeni în afara lui nu cutezase să se aventureze. Avusese întotdeauna o percepţie intuitivă a limitei supreme atât a propriului său efort, cât şi a posibilităţilor aparatului pe care-l pilota. Asociate cu o tenacitate supraomenească, aceste calităţi formau ceea ce am numi geniul său.

Contemplând fruntea dantelată a Anzilor, Mermoz şi-a mai spus:

„Ca să trec, avionului meu i-ar mai trebui 300 de metri de altitudine. Da, dar există şi curenţi ascendenţi."

Toţi aviatorii cunosc aceste mişcări ale aerului, al căror ax e vertical şi care ba ridică, ba coboară sensibila maşinărie din mâinile lor. În zonele montane, aceşti curenţi dobândesc o forţă şi o viaţă cu totul aparte. Planorismul a fost conceput după legile lor. Ca atare, Mermoz spera să întâlnească un val de aer care, compensând insuficienţa motorului, să-l salte cu cei 300 de metri necesari. Va şti să folosească acest şoc ca să treacă. Odată depăşit zidul compact, se va strecura printre piscuri şi stânci, va luneca din vale în vale, se va juca de-a puia-gaia cu muntele aşa cum se jucase cu noaptea şi va ajunge la ţintă.

Şi iată-l patrulând din nou în faţa giganticului meterez, pândind mişcările văzduhului.

Prima din ondulările pe care le-a simţit sub aripi a fost insuficientă şi a evitat, la milimetru, ciocnirea mortală printr-o răsturnare pe-o aripă, dar ajunsese aproape la înălţimea unei falii. A scăpat-o şi pe a doua, şi pe a treia. La cea de a patra, mai puternică, mai densă, s-a simţit de parcă s-ar fi sprijinit, de parcă ar fi fost înşurubat pe capitelul unei coloane ce se înălţa. A atins linia până atunci interzisă. Între doi pereţi de gheaţă, în faţa sa se deschidea un coridor. Bariera fusese înfrântă. Sărise peste ea. Trecuse.

Bucuria de a fi forţat natura, expansiunea nelimitată a

fiinţei, tainica şi atât de necesara biruinţă a căutării căreia îşi închinase întreaga viaţă, l-au iluminat pe Mermoz în clipa când câmpia chiliană a dispărut din ochii săi, când s-a găsit de partea cealaltă a zidului andin, când, unduind către răsărit, creste tot mai joase nu-i mai zăgăzuiau privirea. Avea să zboare peste ele, avea...

Dar ce era această brutală prăbuşire a aparatului împotriva căreia, cu toată încordarea muşchilor, cu tot motorul ambalat la maximum, nu putea face nimic? Ce era acest vid care-l aspira? Această chemare către hăuri, monstruoasă, invincibilă care-ţi smulgea inima din loc?

„Curent descendent”, s-a gândit Mermoz într-o fracţiune de secundă, durată care n-avea nimic comun cu măsura obişnuită a timpului.

Mermoz cunoştea genul acesta de pâlnie care-l absorbea şi mai ştia că la altitudinea asta nu e posibilă nici o manevră.

„Sunt exact deasupra grohotişului şi voi fi, inevitabil, placat de peretele muntelui, şi-a mai spus Mermoz. Să salvăm ce mai putem salva.”

S-a gândit oare cu adevărat la toate acestea între momentul în care a fost înhăţat de chemarea văzduhului şi clipa, aparent imediat următoare, când a atins solul? A făcut-o instinctul pentru el? În orice caz, Mermoz a cabrat aparatul şi a tăiat gazele. O cumplită izbitură a zgâlţâit avionul. Acesta a sărit în sus, a recăzut, a sărit din nou, a recăzut, a rulat prăvălindu-se de pe o parte pe alta şi s-a oprit lăsându-se pe burtă.

Mermoz şi Collenot s-au privit, scoţând un oftat adânc. În această primă clipă, fericirea şi uimirea de a mai fi în viaţă, de a trăi totuşi, i-a copleşit pe de-a-ntregul.

Mult însă n-a durat. Nu cumva Mermoz amânase doar cu câteva ore — şi ce ore — moartea?

Se găseau pe un platou, uşor înclinat, împrejmuit de prăpăstii. De jur împrejur, într-o dezordine fantastică şi grandioasă, scăpărau coame, creste, piscuri, ţancuri. Un deşert de piatră şi zăpadă se întindea cât vedeai cu ochii. Şi o tăcere, o tăcere făr’ de nume.

Totul se decupa cu o precizie geometrică în văzduhul glacial. La înălţimea aceasta de 4.200 de metri — plafonul maxim al lui Laté 25 — era un frig de cel puţin minus 15°. Nici Mermoz, nici Collenot n-aveau veşminte calde. Nici unul nu se gândise să ia niscaiva provizii. Iar aparatul era de nefolosit. Un examen sumar îi fusese mecanicului de ajuns: fuzelajul spart, trenul de aterizaj schilodit, bechia smulsă...

— Nu-i nimic de făcut, Collenot? întrebase Mermoz.

— Teamă mi-e că-i aşa, domnule Mermoz, răspunsese Collenot.

— Atunci, la drum!

Şi au pornit spre apus, spre acel Chile atât de aproape prin aer, care, în urmă cu numai câteva minute, etala sub privirile lor câmpurile sale verzi şi înflorate.

„Vom răzbate” îşi repeta Mermoz.

Îşi amintea de munţii Palmyrei, de dunele lui Rio de Oro, de palmierii imperiali ai Paraguayului şi, cu toate că ştia că Cordiliera nu restituise niciodată piloţii ce se rătăciseră printre faldurile ei, simţea o asemenea voinţă de a trăi încât nu putea admite să le împărtăşească soarta.

Au coborât, au urcat, şi-au prins picioarele în capcane invizibile, au lunecat pe gheţuri, s-au prăbuşit în troiene. Trei condori îi urmăreau într-un zbor concentric.

La capătul unui ceas, cei doi au privit înapoi ca să măsoare, în linie dreaptă, distanţa parcursă. Nu erau nici 500 de metri între locul în care se aflau şi carcasa avionului.

— O secundă, a spus Mermoz.

Cu sprâncenele adunate, cu mâinile vârâte în buzunarele mantalei sale de piele, cu bărbia înfundată în guler, el cântărea şansele de viaţă şi de moarte. La ce bun să continue acest marş? Nu putea decât să-i ducă la istovire, apoi vor cădea pradă gerului.

— Collenot, a spus Mermoz.

— Da, domnule Mermoz, i-a răspuns acesta.

— Taxiul trebuie reparat.

— Să încerc, domnule Mermoz.

În tăcerea supranaturală, vocile lor sunau straniu.

Au pornit-o înapoi. Cei trei condori s-au luat după ei, ştiind, din negura vremurilor, că nici un om nu scapă din prinsoarea înalţilor Anzi.

Era două după-amiază când Mermoz şi Collenot au ajuns lângă aparat. Cu degetul, cu ochiul, cu urechea şi cu acel simţ special al articulaţiilor unei maşini zburătoare, Collenot s-a apucat să-l studieze.

— S-ar putea... s-ar putea, domnule Mermoz, s-o scoatem la capăt, a declarat el într-un târziu. Am toate sculele la mine.

S-au pus pe treabă. Collenot îl dirija pe Mermoz.

Ar trebui ca cineva să aibă experienţa şi harul unui mecanic genial ca să inventarieze şi să priceapă gesturile făcute de Collenot, găselniţele sale, inspiraţiile sale, să înţeleagă cum a reuşit el să redreseze trenul de aterizaj, să înlocuiască bechia, să asigure soliditatea fuzelajului, să facă inofensive avariile motorului. Iată-l răsucind sârme, ciocănind tabla, prelevând piesele secundare pentru a face din ele piese esenţiale, transformând metalul, dându-i o nouă viaţă. Şi sfoara îi slujea şi peticele de stofă sau piele. Un atelier cum nu s-a mai pomenit, la 4.000 de metri înălţime, în plin vânt, printre nămeţi, cu trei condori proţăpiţi pe ţancurile vecine aidoma unor lugubre sentinele.

Noaptea, cu clarul ei de lună, n-a oprit această muncă de coşmar. Frigul le înţepenea mâinile şi le frigea trupurile. Foamea îi sleia de puteri. Ca să-şi astâmpere setea, mâncau zăpadă. Uneori, se adăposteau în cabina avionului şi se îndesau unul într-altul ca să se mai dezmorţească.

În zori, Collenot, mai puţin rezistent decât Mermoz, a început să sufere de efectele răului de munte. Au pornit sângerări din nas şi din urechi. Ameţelile îl făceau să se clatine. Cu toate acestea, nu s-a oprit din lucru întreaga zi. Seara încă nu isprăvise. Noaptea, gerul a fost şi mai intens. Pe jumătate degeraţi, sfârşiţi de foame, cu vâjâieli în cap, s-au culcat în cabina pasagerilor, amestecându-şi căldura şi răsuflarea.

Odată cu răsăritul soarelui, Collenot s-a apucat de treabă. Mermoz, evitând să se uite la condori, se plimba de-a lungul

platoului, examinând terenul pas cu pas.

Dimineaţa abia începuse când Collenot a spus:

— Domnule Mermoz, cred că putem încerca motorul.

Ce cânt de orgă în Anzi!

Cei doi prieteni l-au ascultat cu religiozitate. Nici o sincopă, nici o notă falsă. Brusc însă trăsăturile li se schimonosiră. Pe capota motorului apăruseră pârâiaşe de apă. Din pricina gerului ţevile radiatorului plesniseră.

Cârpe, vopsea, aşchii de lemn, hârtii vechi, fâşii de pantalon, din toate acestea Collenot a confecţionat un soi de pastă cu care a astupat fisurile. Motorul însă nu l-a mai încercat.

Condorii, înspăimântaţi pentru o clipă, au revenit.

În timpul minuţioasei explorări a împrejurimilor la care se dedase, Mermoz concepuse, pentru decolare, un plan de o îndrăzneală nebunească, dar care-i apărea ca unicul mijloc posibil de salvare.

Platoul pe care se afla aparatul cobora în pantă lină. Panta aceasta fixa inexorabil axul plecării. Fâşia de piatră era prea îngustă pentru ca avionul să-şi poată lua zborul într-o altă direcţie. În plus, găsindu-se la limita plafonului său, el nu se putea susţine în aer şi manevra decât coborând mai întâi. Prin urmare, el trebuia lansat pe declivitatea naturală ce urma să-i dea forţă şi viaţă. Această declivitate se termina cu o prăpastie a cărei buză de vizavi, mai joasă decât platforma lor, constituia un obstacol. Urma o altă prăpastie, apoi încă una, cu marginile din ce în ce mai joase. Mermoz ştia că, ajuns la capătul pantei, avionul său nu va avea nici viteza necesară şi nici forţa ca să sară peste aceste trei trepte. Ca atare, reperase la suprafaţa fiecăreia dintre ele câte o fâşie îngustă de piatră, destul de netedă, pe care urma s-o atingă cu roţile, sărind astfel de pe una pe alta ca de pe nişte trambuline până când va putea, în sfârşit, să plonjeze în îngusta vale pe care o vedea albăstrind în depărtări.

Nu s-a întrebat o clipă dacă aparatul va rezista la aceste şocuri după cârpeala ce i se făcuse. Trebuia să sară. Deci, va sări.

Pentru ca acest proiect, a cărui şansă de reuşită era de una la mie, să poată beneficia de un început de execuţie, era necesar să i se dea cursei iniţiale a avionului un spaţiu cât mai mare, cu alte cuvinte aparatul trebuia împins până-n vârful platoului.

Mermoz şi Collenot au degajat Laté 25 de tot ce nu era strict indispensabil; au abandonat în zăpadă un rezervor suplimentar de 480 de litri de benzină, împreună cu colierele sale metalice, burdufurile de fixare, trusele de scule, cricul, bidoanele de ulei. Au smuls banchetele din cabina pasagerilor. Laté 25 părea scăpat dintr-un jaf. Cu toate acestea, cântărea mai departe peste 2.000 de kilograme. Iar doi oameni care nu mâncaseră nimic de cincizeci de ore, aproape nu dormiseră, pe care gerul îi chinuise, trebuiau să-l împingă, urcând panta, pe o pistă stâncoasă cale de jumătate de kilometru. Cu un Collenot care abia se mai ţinea pe picioare. Această performanţă i-a cerut lui Mermoz opt ore.

Apoi avionul a fost întors cu botul spre prăpastie. Tot atunci, Collenot a rostit cu o voce lipsită de timbru:

— Sfâşiaţi-vă haina de piele, domnule Mermoz.

La fel a făcut şi cu a lui. Conductele de apă cedaseră din nou.

Dârdâind, Collenot a astupat fisurile. Mermoz, deşi n-avea decât cămaşa pe el, nu simţea frigul. În mâini avea comenzile avionului.

— Calele, a ordonat el scurt.

Collenot a îndepărtat bolovanii ce ţineau roţile şi a sărit în cabină. Avionul a pornit la vale. Cu ce-i mai rămăsese din veston Collenot şi-a acoperit capul. Nu voia să vadă.

Mermoz, cu chipul aidoma unei măşti, simţea direct în carnea lui fiecare tresărire a aparatului. Turaţia maximă... Marginea prăpăstiei, căderea, prima trambulină. Trenul de aterizare a rezistat... Al doilea obstacol... O eroare de un singur metru şi e sfârşitul. Volanul îi intra în palme... Locul exact unde trebuie atins solul... Avionul sare... Trenul a ţinut... Atenţie... Cea de a treia prăpastie... Să nu greşească nici cu un metru... Am atins... Am sărit... Gata... Trenul nu a

cedat.

Cu ambele mâini Mermoz apăsă pe levierul de profunzime, se prăvăli în vale, simţi trezindu-se la viaţă toate moleculele avionului, viră pe-o aripă ca să evite flancul muntelui ce venea înspre el cu o viteză de necrezut, redresă, începu să urce. Era stăpân peste avion, peste cer, peste lume.

Prin culoarul pe care-l folosise la venire şi sprijinindu-se, din nou, pe un curent ascendent, trecu peste meterezul tragic. Câmpia fremătând de arbori şi flori se odihnea sub soarele aflat la zenit.

La prânz, Mermoz era la Copiapo.

Cei care l-au văzut aterizând mi-au povestit că feţele lui Mermoz şi Collenot erau de nerecunoscut. Pe sub bărbile care le năpădiseră, gerul le prefăcuse într-o imensă rană.

La Rio Gallegos, ultima aşezare a Patagoniei, situată la numai câţiva kilometri de strâmtoarea lui Magellan, sub unicul hangar al celui mai sudic aeroport din lume, se află un Laté 25. Poartă numărul 603.

M-am lăsat îndelung purtat de vise lângă fuzelajul său; e avionul cu care Mermoz şi Collenot au săvârşit miracolul din Anzi.

Era până-ntr-atât un miracol încât, de ambele părţi ale Cordilierei, în Argentina ca şi în Chile, lumea îl şi plângea. De când s-a aflat că e pierdut în acei munţi sălbatici, speranţa de a-l revedea s-a stins.

Singuri prietenii refuzau să accepte ideea că ar fi mort. Raţiunea nu avea nici un amestec în voinţa lor de a crede în reîntoarcerea sa. Etienne, Chaussette, Moulié nu se mai despărţeau. Erau incapabili să se mai gândească la ocupaţiile lor ordinare. Nu puteau să vorbească decât despre Jean, să-i cântărească şansele. Oricare altă prezenţă le era insuportabilă. După a treia zi de tăcere, Etienne avea o privire dementă.

— Maine plec să-l caut pe Jean, răcnea el. Nu mai suport să aştept!

— Dar nu poţi coborî în fiecare din văile Arizilor, sărmanul meu Etienne, spunea Chaussette.

— Ba o voi face, ba o voi face. Am să mă bag în toate văile. Am să scotocesc toate prăpăstiile. Voi patrula, dacă-i nevoie, şi o săptămână întreagă, dar îl voi găsi.

— Dar curierul? îl întrebă Chaussette ca să potolească această criză care-l înspăimântă.

Curierul?

Etienne repetă cuvântul magic de parcă n-ar mai fi avut nici un sens? dădu din umeri şi spuse:

— O să-l ducă altcineva în locul meu. Maine plec să-l caut pe Jean. Ori vin cu el, ori rămân şi eu acolo, mi-e totuna.

A doua zi, telegraful aducea la Buenos Aires vestea că Mermoz e la Copiapo.

Era într-atât de miraculoasă această salvare, încât, la început, chilienii refuzară să-l creadă, deşi printre piloţii lor se numărau, poate mai mult ca la oricare alt popor, oameni de o bravură nebunească, gata să înfrunte orice risc. Ştiau însă că Anzii nu restituie niciodată pe cei ce i-au prins. O caravană de catâri a fost expediată spre locul indicat de Mermoz ca fiind acela al decolării sale. S-a înapoiat aducând rezervorul de benzină, cricul şi banchetele smulse. Abia atunci miracolul a fost acceptat ca fiind adevărat. Renumele lui Mermoz, s-a răspândit dintr-un capăt într-altul al Americii de Sud ca fiind acela al unei fiinţe supranaturale. Şi cum statura şi chipul său se pretau la legendă, chiar dacă era abia în floarea vieţii, indienii din Anzi, gauchoşii din pampasuri, peonii din Paraguay, pescarii din Brazilia au început să vorbească despre un semi-zeu venit din Franţa, care zboară ca o pasăre şi are puterea munţilor.

La zece ani după această evadare din Anzi, pe când treceam împreună cu Marcel Reine pe o liniştită stradă din Santiago de Chile, o firmă m-a oprit din drum. Deasupra unei cafenele scria: „Bar Mermoz”.

Am intrat. O încăpere umilă. Oameni simpli beau la tejghea vinul dulce de prin partea locului şi pisco, un rachiu alb, cu gust pronunţat de fructe. Era penumbră şi se vorbea cu glas

scăzut.

— L-aţi cunoscut pe Jean Mermoz? l-am întrebat pe patron.

— Oh nu, mi-a răspuns el cu umilinţă. Dar înainte ca eu să fiu proprietarul localului, dumnealui a trecut într-o zi, pe fugă, să înghită ceva de-a-n-picioarele. Atunci... Înţelegeţi, a fost o asemenea cinste...

După această mărturisire, la ce-ar sluji enumerarea celor oficiale, nenumărate care s-au revărsat asupra lui Mermoz când, în Laté 25 al său, făcut ca nou, a revenit la Buenos Aires? La ce să pomenesc toate ciocolatele, ţigările, parfumurile, brelocurile care i-au purtat numele?

El însă suferea. La jumătate din dineurile oferite în cinstea sa a uitat, pur şi simplu, să se ducă. Avea altceva de făcut.

La ce-i folosea faptul că toate ziarele Americii de Sud îl denumeau Lindbergh-ul francez — el care-şi dorise atât de mult acest titlu — dacă Franţa nu-i dădea un avion cu care să-l egaleze pe Lindbergh?

Adevărata bucurie, scăldată în lumină, alta decât cea a tuturor oamenilor, o simţea când, pe neaşteptate şi fără s-o fi căutat, îi revenea în memorie peisajul selenar al platoului acoperit de zăpezi, condorii la pândă, somnul frăţesc cu Collenot şi clipa când avionul a prins să ruleze către cele trei trepte ale destinului.

Dacă Mermoz nu era sensibil la gloria tumultoasă ce-i urma paşii, dacă, drept răspuns la atâtea omagii, el spunea râzând: „Dacă am bafta să nu mor aici, mă aleg cu funeralii naţionale”, amicii săi, în schimb, exultau! Etienne, dar şi Guillaumet, Marcel Reine şi Antoine care părăsiseră linia Casablanca-Dakar ca să vină în America.

Echipa cea mare fusese reconstituită. Lipsea doar Saint-Exupéry, dar avea să sosească şi el.

Lipsea, de asemeni, Lécrivain, mort pe timp de ceaţă între Safi şi Mogador.

— Sărmanul Mimile, l-au plâns camarazii.

Şi au vorbit despre vioara lui, despre puritatea lui mistică, despre chipul lui de Piele-Roşie şi de dragostea sa pentru deşert. L-au vorbit de bine, în argoul şi simplitatea lor. Se

gândeau cu toţii că a avut o moarte frumoasă. Apoi au băut şi au cântat, şi-au căutat câteva fete frumoase, fiindcă ştiau că trebuie să trăiască în galop şi că Lécrivain rămăsese pentru totdeauna cu ei.

S-au despărţit după aceea ca să-şi ia posturile în primire, care la Natal, care la Bahia, care la Rio, care la Mendoza. De acum încolo, aveau să se întâlnească doar din întâmplare, în funcţie de escale. Erau însă gata oricând să-şi dea viaţa unul pentru celălalt fiindcă erau aidoma Cavalerilor Mesei Rotunde, care şi ei călătoreau mult.

În lunile aprilie şi mai, Mermoz a învins Cordiliera andină. Primise, în sfârşit, din Franţa un avion care se putea ridica până la 6.000 de metri, un Potez 25. Nu se mai punea problema să facă slalom, să încerce să păcălească muntele. Acum putea să-l atace frontal, să meargă drept, se meargă repede.

Săptămână de săptămână, de la Mendoza la Santiago şi de la Santiago la Mendoza, a săvârşit, prin valea Transandinului, fabuloasa sa croazieră.

Am făcut-o şi eu o dată. La dus şi la întors am văzut indescriptibilul spectacol care i s-a oferit, de atâtea ori, lui Mermoz, am văzut Cristul Anzilor, conul ameţitor al Aconcaguei, lamele sărind din stâncă-n stâncă, am văzut şi meterezul care-ţi taie suflul şi peste care Mermoz a sărit purtat de o coloană de aer, şi galopul încremenit al zăpezilor şi gheţurilor şi acea furie pietrificată într-un veşnic asalt.

Mă găseam însă într-un avion trimotor, cu trenul de aterizare escamotabil, încălzit, echipat cu post de emisie-recepţie şi instalaţie de radiogoniometrie, cu tuburi de oxigen, cu un cuptor electric şi cu un steward prevenitor. Şi era frumos afară. Şi, în timp ce Reine pilota, radiotelegrafistul Pourchas nu-şi dezlipea căştile de urechi, mecanicul Rubert se ocupa de tabloul de bord, iar stewardul îmi propunea băuturi calde sau alcooluri după gust, eu mă desfătam cu priveliştea.

El, Mermoz, n-avusese nimic din toate acestea. În carlinga

sa descoperită, era singur cu Collenot.

A zburat pe orice vreme. Începea iarna. La 6.000 de metri altitudine termometrul indica -40°. Furtuni de o violenţă incredibilă bântuiau prin văi. Ninsoarea masca piscurile. Îmbrâncit în coastele munţilor, aspirat de vârtejuri, navigând orbeşte printre ţancuri, cabrând aparatul la limita lui de rezistenţă, când pe o aripă, când pe cealaltă, luptându-se cu crestele, cu norii, cu rafalele, cu fulgerele, Mermoz, într-un peisaj apocaliptic, trecea, când într-un sens, când în altul, Anzii. El „studia linia”.

Uneori, ca să se mai dezmorţească, făceau un salt până la Rio să-l vadă pe Jomeli sau pe Reine şi revenea la timp ca să domine, la ora prescrisă, Cordiliera.

Într-o zi l-a avut ca pasager pe Daurat care inspecta Linia de la un capăt la altul. Înainte de Mendoza, motorul le-a jucat de trei ori festa în plin pampas. Mermoz s-a distrat ca un copil de strâmbăturile lui Daurat când gauchoşii, care-i adăpostiseră în cabana lor afumată, l-au silit să bea *maté*[9]. S-a amuzat şi de nasul degerat al lui Daurat când au urcat la 6.000 de metri. Şi el a avut călcâiele amorţite insensibile, timp de 24 de ore din pricina frigului. Nici unul însă n-a regretat această traversare. Sub un cer de o luminozitate ideală, Anzii păreau un paradis alb, iar vârfurile şi crestele lor, ramuri prinse de chiciură ale unui copac de legendă ce-şi făcuse din munţi rădăcini, iar din firmament coroana.

— N-am văzut niciodată ceva mai demn de a fi survolat, a spus Mermoz la coborâre.

— Iar eu, a murmurat Daurat cu un aer gânditor, tot căznindu-se să aprindă o ţigară cu degete care nu-l ascultau, iar eu cred că, pentru câteva minute, am pierdut simţul realităţii.

Mermoz îşi oferea spre vizitare domeniile de basm.

I-a arătat Bolivia, Brazilia şi Paraguayul lui Edouard Serre, venit să studieze echipamentul radio al avioanelor şi aeroporturilor şi pe care l-a plăcut imediat pentru

---

[9] Plantă aromatică din care se face un ceai cu proprietăţi tonifiante (N.T.)

entuziasmul, cunoştinţele, îndrăzneala şi puritatea inimii.

Mai târziu, l-a „plimbat” pe Marcel Bouilloux-Laffont care l-a îndrăgit ca un tată.

În fiecare săptămână însă, Mermoz revenea la Cordilieră. Ai fi zis că lăsase o parte preţioasă din el pe înaltul platou cu trei condori şi că încerca s-o redobândească.

Uneori, uragane de zăpadă astupau complet intrarea văii. Mermoz decola de la Mendoza o dată, de două ori, de trei ori, până şi de şase, făcea câte douăsprezece ore de zbor de-a lungul peretelui de stâncă împâclit, descoperea câte-o vagă spărtură şi trecea. Alteori pătrundea în defileu pe cer senin. La jumătatea drumului, deasupra Cristului din Anzi, dădea peste o ceaţă groasă. Dacă întorcea capul, vedea că îndărătul său s-a format o perdea de nori. Era prins ca-ntr-o imensă vârşă. Nu-i rămânea decât să intuiască obstacolele. Dar de sosit, sosea.

Când a căpătat deplina siguranţă că nimic nu-l mai poate opri în această înfruntare corp la corp, şi-a spus că poşta aeriană poate să înceapă. La 14 iulie a inaugurat, oficial, linia. Îl însoţea Guillaumet care urma să-i succeadă. Mai târziu, după ce Guillaumet traversase de mai bine de trei sute de ori Anzii şi a venit, pe urmele lui Mermoz, „să facă”, cum ziceau ei, Atlanticul, Reine a fost cel care i-a luat locul, tot pe un Potez 25 descoperit şi tot zburând pe orice vreme.

Puţine gesturi din acele timpuri par la fel de demne de a fi reţinute de către semeni ca această uluitoare ştafetă.

Apoi, Mermoz a deschis linia de la Buenos Aires la Asunción. Cunoştea pe de rost traseul, aşa că i-a trecut pe loc comenzile lui Marcel Reine.

A venit, apoi, rândul Patagoniei. Aici, Mermoz a descoperit vânturile. Le încercase pe cele din Spania, Siria, de pe ambele ţărmuri ale Atlanticului, din Anzi. Dar nu bănuise niciodată că ar putea exista acele formidabile torente de aer care străbăteau văzduhul tot atât de repede ca şi avionul şi care, dacă suflau din sensul opus direcţiei sale de mers, lăsau aparatul imobil, parcă suspendat, cu tot motorul ambalat la maximum. Nu ştia nici că pot exista oraşe atât de noi încât

cimitirele lor să nu aibă nici un mormânt şi nici că, pe plaje îngheţate, bătute de valurile cenuşii ale mării australe, mii de foci acopereau nisipul cu corpurile lor lucioase. A capturat una pe care a adus-o împreună cu sacii poştali şi pe care a ţinut-o în cada băii înainte de a o dărui unei grădini zoologice. A adus şi viziunea acestor pământuri deşertice unde oi cu lâna mai groasă decât cea mai groasă blană revin la starea de sălbăticie şi unde golfurile sunt nişte tăieturi livide, frumoase şi triste precum fiordurile.

Îi povestea lui Saint-Exupéry, care urma să preia direcţia noii linii, aceste descoperiri ale sale. Îl găsea în smoching, ascunzând ca pe ceva ruşinos, sub palmele sale largi, foi scrise de mână. Vorbeau de Juby, de Buenos Aires.

Brusc, Saint-Exupéry întreba:

— Spune-mi, Mermoz, când zbori peste Anzi încerc cam aşa ceva?

Şi se apuca să-i citească ceea ce ascunsese. Iar Mermoz rămânea uluit auzind ceea ce el n-ar fi ştiut să exprime cu glas tare.

Saint-Exupéry începuse să scrie *Zbor de noapte.*

V.

CAPCANA CEA MARE

Or, în această lună în care Mermoz părea să posede darul ubicuităţii, când cuceririle sale aboleau timpul şi spaţiul, când lega, în răstimp de câteva ore, Pacificul de Atlantic şi Ţara de Foc de ecuator, în el se consuma conflictul cel mai sfâşietor.

Ştiu că mă voi atinge acum de o materie infinit de delicată şi că mi s-ar putea contesta, poate, acest drept. Cred însă că e de datoria mea s-o fac. Fără a pătrunde în această zonă intimă e cu neputinţă să fie descoperit adevărul lui Mermoz, în cea mai dureroasă dintre crizele sale. Iar pentru mine, lucrul acesta e mai important ca orice.

În aprilie sau mai 1929, Mermoz care nu prea era monden, a cunoscut, graţie unui prieten, o tânără, născută în Argentina, dar din părinţi francezi. Cei doi s-au îndrăgostit.

Sunt greu de analizat corespondenţele profunde şi durabile, sau superficiale şi trecătoare pe care un sentiment violent le declanşează la două fiinţe omeneşti. Totuşi, ceea ce este sigur, e că Mermoz era predispus, predestinat ca pasiunea pentru o femeie să se abată asupra lui cu o virulenţă totală, elementară. Prea generoasă îi era firea, prea oferea ea priză pentru viaţă, în toate formele ei, ca el să fi putut muri fără a cunoaşte şi acest uragan. Crezuse că i-a scăpat fiindcă până atunci întâlnise, aproape în exclusivitate, fete frumoase dar lipsite de consistenţă, veşnicele efemeride ale culiselor, hotelurilor, localurilor de noapte. Educaţia, fineţea, aristocraţia înnăscută a lui Mermoz îi interziceau să acorde acestor prăzi lesnicioase altceva decât o tovărăşie carnală. Dar, fără s-o ştie şi tocmai din această pricină, pândea iubirea sub trăsăturile unei fete.

Ea s-a ivit la ceasul când o aştepta cel mai puţin.

Şi de îndată, tot ce îi era lui propriu, a trebuit să fie şi al ei. Era fatal. O făcuse o viaţă-ntreagă, chiar şi pentru cei care-i erau indiferenţi. N-a existat o aspiraţie, un vis, un elan cu

care să nu-şi fi înveşmântat iubita, n-a existat nici o comoară cu care să n-o fi îmbogăţit. Versurile poeţilor, reveriile din deşert, râsetele tinereţii şi fantomele melancoliilor sale, căutarea neliniştită, desperată, a tandreţei, a purităţii, toate acestea au luat chipul unei tinere. Crezând că vede în ea reflexul inaccesibilului, Mermoz a crezut că o iubeşte mai mult ca orice pe lume.

Când şi-a înţeles această stare, s-a cutremurat cum se poate cutremura numai un credincios care-şi reneagă dumnezeul.

De aici a început tragedia.

Mermoz a simţit din prima clipă că n-are cum să concilieze aceste două exigenţe şi, chiar aşezându-le pe talerele unei balanţe egale, o trădează pe cea pe care n-avea dreptul s-o trădeze. În momentul în care o divinitate acceptă drept rival un simplu muritor, ea încetează de a mai fi divinitate. Lucrul acesta Mermoz îl ştia mai bine ca oricine. O iubea atât de puternic pe această tânără persoană, încât a crezut că nu-i va putea impune spaima constantă de a fi soţia unui mesager înaripat a cărui pistă şerpuieşte, neîncetat, între viaţă şi moarte. Chiar şi la scurtele sale aventuri amoroase suferise nespus pentru că făcea să sufere. Avea să repete acelaşi lucru, într-o altă manieră, dar tocmai de aceea mai chinuitoare, cu cea pe care o iubea cu toată forţa dragostei sale?

Dar şi să părăsească aviaţia...

> *„Să abandonez rezultatul atâtor strădanii, să suprim ceva de care, cred, sunt intoxicat, până la sfârşitul zilelor mele? Să nu mai zbor, să nu mai lupt, să nu mai încerc, să nu mai risc?”*

Iată ce-i scria, la 22 iunie, Mermoz mamei sale, mărturisindu-şi sentimentele.

Au trecut două luni. Intenţiile lui Mermoz s-au precizat şi el spunea:

„Cunosc, mămicuţa mea, nelinştea constantă în care trăieşti. Ea începe să trăiască cu aceleaşi spaime. Mamă, îmi trebuie tot atât curaj cât am avut când te-am părăsit ca să intru în incertitudinea unei existenţe care îi face să sufere pe toţi pe care-i iubesc. Nu cunosc limitele voinţei mele. Le voi cunoaşte vreodată? nu mi-o doresc. Ar însemna o asemenea prăbuşire. În aşteptare, sunt tare pentru amândoi. Să aştept, asta-i soluţia."

Iar la 31 octombrie, venindu-i rândul, Mermoz duce la Rio această magnifică şi cutremurătoare scrisoare:

„Acum, îmi dau bine seama că cele două existenţe la care am visat sunt inconciliabile... Nu mai plec cu acelaşi entuziasm. Dar odată plecat, el îmi revine. Îmi revine, dacă ai şti, cu atâta putere şi nu mai cunosc decât efortul, aspra şi frusta satisfacţie pe care el o dă iniţiaţilor, şi apoi voluptatea morală a luptei printre splendori, pe care cei de jos nici măcar nu le bănuiesc, şocul emoţiilor intense care te fac să te simţi altceva decât un simplu om, şi atât de departe, atât de departe de meschinăria masei terestre. Şi tocmai asta mă înspăimântă, fiindcă iubesc din tot sufletul şi că n-aş putea vedea fiinţa pe care o iubesc sacrificându-şi o parte din existenţă pentru pasiunea mea secretă şi că, pe de altă parte, măicuţa mea dragă, sacrificiul ar fi atât de mare pentru mire. O iubesc însă atât, încât e mai bine să fiu eu cel care suferă.

Şi atunci, asta-i, voi zbura mai puţin... Voinţa mă va ajuta să îndur această diminuare. Mamă, cuvântul acesta mă înspăimântă... Tocmai eu care mi-aş fi dat viaţa ca să ating piscuri încă neatinse de nimeni, ca să mă înalţ mai. sus... mai sus... În fine, îmi voi limita idealul... Voi fi la fel ca toată lumea, voi avea o situaţie şi voi iubi... O să zbor doar din când în când... Şi apoi, dragostea ei va face sacrificiul meu mai lesne de suportat... Ştiu să-mi ascund atât de bine neliniştea,

încât ea e fericită şi trăieşte cu ideea că nu abandonez nimic... nimic. Aş vrea ca ea să creadă lucrul acesta întreaga-i viaţă.

Mamă, măiculiţa mea, îţi povestesc toate acestea pentru că tu eşti mama mea... Mi-ar fi plăcut atât de mult să te am mereu lângă mine, când eram mic. Eu te iubeam cu pasiunea mea pură de copil. Erai pentru mine mămica-zână la care visam în lungile zile când lipseai... Întotdeauna atât de departe... şi, apoi, cum nu puteam mărturisi oricui tot ce zăcea în mine ca sensibilitate, ca pasiune reţinută, aproape maladivă, mă închideam în mine şi suferearn... m-am deprins apoi, încetul cu încetul, şi, poate, nu ţi-am mai spus niciodată aşa de bine ca acum, tot ce posed ca sentimente neexprimate, ca impulsuri, puternice şi dureroase ce ţâşnesc din mine cu putere aidoma unui izvor foarte curat... din care o parte mi-au fost dezvăluite de aviaţie, iar cealaltă de această primă iubire ce mi-a redat sensibilitatea de altădată... care m-a restituit mie-însumi, care mă face să redevin micul tău pui, mămico... şi cât de bine îmi e să ţi-o pot spune... să-ţi spun tot ce simt, pentru că, vezi tu, cred că, dacă n-aş fi avut aceste două revelaţii,.. cred că se poate muri de prea multă pasiune neexprimată... sterilă..."

Ce se mai poate adăuga la această sfâşietoare autoconfruntare? Ce poate fi mai înspăimântător decât această renunţare a unui om, cel mai puţin făcut pentru renunţări? Să-l vezi pe Mermoz acceptând să nu mai zboare? Resemnându-se la diminuare? Abdicând pentru o fată? Samson a sacrificat infinit mai puţin când şi-a lăsat tăiat părul.

Nicicând n-a comis Mermoz o asemenea crimă împotriva lui însuşi. Nici în cartierele rău famate de la Nancy sau Thionville, nici când priza cocaină, nici când îl sugruma lipsa de bani. Atunci îşi căuta adevărul şi, fără s-o ştie, îl punea mai presus de orice. Dar după Casablanca-Dakar, după

zborurile de noapte, după platoul condorilor, el apucase să-l cunoască, să şi-l apropie, să-l înşface şi iată că acum se pregătea să-i întoarcă spatele. Rămâi uneori năucit şi speriat în faţa înfrângerii bărbăteşti.

Chiar dacă nu e decât trecătoare.

Căci, din toate câte le anunţa Mermoz mamei sale, nimic nu s-a întâmplat. N-a renunţat la nimic în materie de zbor, nu s-a diminuat cu nimic, n-a sacrificat nimic.

Să fi fost, oare, din pricină că mariajul nu i-a oferit fericirea pe care o spera? Nu cred. Şi, chiar dacă mă înşel, o voi spune, convins că nu greşesc:

„Din fericire (cu toate suferinţele lui Mermoz), din fericire, zic, această căsătorie n-a reuşit."

Strălucirea pe care o răspândea Mermoz nu se putea limita la un halat şi nişte papuci. El n-avea dreptul să-şi cumpere pacea cu un asemenea preţ. Merita şi datora mult mai mult. A înţeles-o foarte repede.

Doi ani mai târziu mă găseam în compania lui Mermoz şi a soţiei sale. Nu mai ştiu de ce, Mermoz a exclamat: Nimic şi nimeni nu mă va face să renunţ la un raid periculos, dacă îl cred realizabil!

— Şi dacă m-aş propti în faţa avionului tău? l-a întrebat tânăra soţie.

Probabil, glumea. Mermoz însă i-a răspuns cu o gravitate încărcată de violenţă:

— Să am 15 tone la bord şi tot aş trece peste tine…

Mărturisesc, cu riscul de a părea inuman, că n-am auzit niciodată din gura lui Mermoz cuvinte care să mă facă mai fericit.

Ultima pană a lui Mermoz în America de Sud a fost la 24 decembrie 1929. Ducea la Buenos Aires, pentru sărbători, o mare cantitate de şampanie. Pe plaja pustie pe care aterizaseră, el şi cu Collenot au stins o jumătate de duzină de sticle. Apoi au adormit, nepăsători şi fraterni, sub aripa avionului, având deasupra noaptea braziliană.

La 20 ianuarie 1930, Mermoz a plecat spre Franţa.

În doi ani nu luase o zi de concediu. Fondase patru linii aeriene şi prospectase multe altele. Le dăduse un asemenea impuls, încât până şi Daurat s-a declarat depăşit. A desferecat şi a defrişat cerul nopţii. A desferecat şi a arat cerul Cordilierei Andine. Roţile avioanelor sale au atins pământul Braziliei, Patagoniei, Chile-ului, al Paraguayului, Boliviei şi Peru-ului. N-a ratat nici o misiune şi n-a făcut niciodată un zbor inutil.

La plecare, a împărţit prietenilor împărăţiile sale.

Lui Etienne i-a dat Brazilia.

Lui Reine, Paraguayul.

Lui Guillaumet, Anzii.

Lui Saint-Exupéry, Patagonia,

Nici unul dintre ei nu l-a putut înlocui pe de-a-ntregul. Cu toate astea, de parcă ar fi lăsat unora o parte din el, Guillaumet a săvârşit un alt miracol al Anzilor, iar cel mai frumos imn închinat piloţilor de linie se numeşte: *Zbor de noapte.*

Conquistadorii n-au fost mai presus. Şi, ca să folosim limbajul acelor vremuri, când s-a îmbarcat, Mermoz era cuceritorul Americilor.

Când a debarcat în Franţa, era un necunoscut.

Cartea a patra

CHEMAREA ATLANTICULUI

I.

CONTELE DE LA VAULX

Mermoz a sosit la Bordeaux la 10 februarie. La 15 s-a şi pus pe treabă. Nu venise în Franţa ca să se odihnească. Luase vaporul cu ferma convingere că se va reîntoarce în scurt timp în America, dar de data asta cu avionul. În sfârşit, obsesia sa cea mare avea să fie împlinită.

Toate proiectele sale în legătură cu o traversare pe cont propriu eşuaseră. Aproape lună de lună, continuând fireşte să asigure legătura aeriană între Brazilia şi Ţara de Foc, Mermoz elaborase planuri, scrisese, pisase, implorase, strigase. Căpătase puzderie de încurajări, de făgăduieli şi cunoscuse tot atât de multe decepţii. În momentul în care-şi zicea că reuşise, Ministerul Aerului interzisese survolarea Atlanticului cu avioane cu roţi. Reacţia lui Mermoz am descris-o. Cum însă nu era deprins să cedeze desperării, şi-a zis după puţin timp:

„Dacă avionul e interzis, de ce n-aş utiliza hidroavionul? Care-i diferenţa între ele? În loc să decolez de pe sol ferm, decolez de pe apă şi revin tot pe apă? Foarte bine, n-au decât să înlocuiască roţile prin flotoare... Nu cunosc manevrele? O să le învăţ. Principalul e să am un aparat cu o suficientă rază de acţiune.”

În acel moment, uzinele Latécoère scoteau un nou tip de aparat, Laté 28. Pentru epoca respectivă, avionul era remarcabil prin coeficientul de securitate şi prin performanţele sale. În 1937, adică opt ani mai târziu, linia din Patagonia continua să fie echipată numai cu Laté 28. Purtat cu credinţă de unicul motor al acestor avioane am zburat până dincolo de strâmtoarea lui Magellan având la comenzi piloţi argentinieni, bărbaţi dârji formaţi de Mermoz şi de Saint-Exupéry.

Laté 28 a sosit în America de Sud la sfârşitul lui 1929.

Mermoz a testat aparatul şi l-a plimbat la bordul lui pe Marcel Bouilloux-Laffont prin vânturile dezlănţuite ale pampei şi ploile diluviene, de la Buenos Aires la Rio, şi de la Asuncion la Comodoro-Rivadavia.

— Dotat cu flotoare, acest avion poate asigura curierul poştal peste Atlantic, domnule preşedinte, a spus Mermoz.

— S-a făcut, i-a promis Bouilloux-Laffont.

Bouilloux-Laffont a expediat o cablogramă la Toulouse cu instrucţiunile sale. Cei de acolo s-au apucat să transforme pasărea terestră în pasăre de mare. Iar Mermoz, la bordul pachebotului *Lutetia,* privind cum se apropie ţărmurile Gasconiei, se pregătea să-şi schimbe reflexele de vultur pentru acelea de albatros.

A întins-o la Paris, şi-a cumpărat un automobil, si luat-o din Lille pe maică-sa şi s-au dus la bunicii săi de la Mainbressy. Aici, timp de două zile, s-a lăsat furat de amintirile copilăriei împreună cu cei care vegheaseră asupra ei. Apoi, a luat din nou volanul în mână şi s-a îndreptat spre Toulouse. Doamna Mermoz ar fi trebuit să-l însoţească, să stea cu el cât timp îşi pregătea zborul, să redeprindă gustul existenţei alături de acest fiu care, de când plecase la armată, nu-i revenise decât de două ori, şi atunci grav bolnav.

Când au ajuns la Paris, doamna Mermoz a făcut o dublă flebită. A trebuit să se interneze. L-a lăsat pe Jean să-şi continue singur drumul către o tentativă a cărei simplă evocare o făcea să tremure de trei ani încoace.

Mermoz urma să înceapă testările lui Laté 28 cu flotoare pe lacul Saint-Laurent, din împrejurimile Perpignanului. Şi-a petrecut însă o săptămână încheiată în acest oraş fără să poată întreprinde ceva.

A nins într-una şi vântul a suflat nebuneşte. Pentru transportul poştei cu un avion obişnuit, Mermoz ar fi înfruntat cu plăcere aceşti vechi adversari, aceşti vechi camarazi. Fiind însă vorba de pregătirea unui raid, pe un aparat cu totul nou, lucrurile se prezentau altfel. N-avea dreptul să accepte nici cea mai mică neşansă. Eşecul sau reuşita ar fi avut o repercursiune imensă, poate chiar definitivă, asupra

destinului liniei poştale aeriene transoceanice. Prea multă lume considera proiectul acesta drept o himeră. Mermoz luptase cu o tenacitate nebună ca el să devină o realitate. Nu-şi putea îngădui nici măcar o singură imprudenţă. Să-şi rişte viaţa era treaba lui personală. Să rişte rezultatul unei mari idei, depăşea propria-i viaţă: Trebuia să reuşească.

Cu prilejul acestui prim raid, Mermoz a fost silit să deprindă un nou tip de răbdare, o răbdare ce nu avea nimic comun cu tenacitatea şi îndârjirea sa obişnuită şi care nu comporta altă luptă decât cea cu timpul. Să n-ai decât o singură dorinţă ce-ţi umple inima, un unic strigăt în suflet: să pleci! să nu fii decât o mişcare, un elan, o provă, şi să fii obligat să aştepţi pentru că pompa de benzină! nu-i încă suficient reglată. Să aştepţi pentru că flotoarele n-au exact desenul cerut. Pentru că, faţă de lungimea traseului, consumul de ulei e prea mare, pentru că previziunile meteorologice nu sunt favorabile. Să încerci într-una maşina zburătoare, s-o rodezi ceasuri întregi, să vezi că totul e gata, să fixezi ora plecării pentru ca în ajun, la ultimul control ce părea superflu şi formal, să descoperi o defecţiune care va întârzia cu o lună încheiată miraculoasa aventură, chiar dacă revizia nu reclamă decât trei zile…

Una din condiţiile succesului era ca plecarea să se facă pe lună plină. În acest zbor care urma să dureze o zi şi o noapte, noaptea trebuia să fie la fel de luminoasă ca şi ziua: pentru navigaţie, pentru menţinerea avionului în echilibru (pilotajul fără vizibilitate se afla, pe vremea aceea, abia în faşă), şi, în sfârşit, pentru ca, în cazul unei pene (avionul nu avea decât un singur motor), să existe măcar o şansă de a ameriza fără distrugerea, aparatului.

Când înfruntase, primul, cerul nocturn, Mermoz nu se prea sinchisise de aceste precauţiuni. Inventase, pentru uz propriu, zborul fără vizibilitate şi aterizarea pe orbeşte, o făcuse însă pentru necesităţile curierului aerian care nu admitea întârzieri. Acum însă, graba nu mai intra în joc. Îndurase trei ani chinul speranţei. Nu putea compromite succesul tentativei pentru câteva săptămâni în plus.

Întâi şi întâi, când Laté 28 a fost transferat de la Perpignan

pe lacul Berre de lângă Marsilia pentru începerea probelor, Mermoz şi-a făcut socoteala să plece la prima lună plină din martie care cădea pe 17. S-a pornit însă mistralul să sufle ca un uragan. Mermoz a înţeles că trebuie să aştepte luna plină din aprilie care cădea pe 15.

Timpul potrivnic, chiar dacă împiedica preparativele delicate, nu putea opri curierul poştal. El pleca, în fiecare zi, de la Toulouse în Maroc, şi-n fiecare săptămână spre America de Sud. Pentru acesta din urmă, în special, exactitatea şi rapiditatea erau esenţiale. Era inadmisibil să fie scurtcircuitat impulsul dat unei uriaşe reţele care acum zbârnâia pe deasupra Anzilor Cordilieri. Or, din pricina timpului rău şi a lipsei de experienţă a tinerilor piloţi (cei vechi zburau pe linia Casablanca—Dakar şi pe cele din America de Sud), s-au produs accidente grave. Daurat i-a cerut lui Mermoz să asigure poşta săptămânală pe ruta Toulouse—Casablanea. Cum ar fi putut refuza când era vorba de Daurat şi de Linie? În tot cursul lunii martie, Mermoz a refăcut deci etapele sale de debutant.

Când cerul s-a înseninat, mai rămăseseră doar trei săptămâni până la 15 aprilie şi el nu mânuise încă un hidroavion. A amânat deci plecarea până la 12 mai când urma să fie lună plină.

La sfârşitul lui martie, Mermoz a putut începe antrenamentele pe lacul Berre. A decolat şi a amerizat la nesfârşit. A încercat toate tipurile de hidroavioane grele care se găseau la Centru. Profesioniştii aviaţiei maritime militare sau civile au recunoscut cu stupefacţie măiestria acestui novice. Oricare ar fi fost greutatea sau particularităţile de construcţie ale unui aparat, de vreme ce fusese conceput să zboare, Mermoz se simţea la bordul lui ca la el acasă. După zece zile şi-a luat licenţa de pilot pe hidroavioane de transport, a plecat la Perpignan să-şi recupereze Laté 28, a venit cu el la Berre şi a efectuat numeroase zboruri experimentale cu încărcătura maximă, pentru verificarea consumului de ulei. Ca test definitiv, între 11 şi 12 aprilie, pe circuitul închis Marignane — Cap dAgde — Toulon, a bătut

recordul mondial de durată şi distanţă pentru hidroavioane; în treizece de ore şi douăzeci şi cinci de minute a parcurs 4.308 de kilometri.

Proba fusese făcută: Laté 28 avea o rază de acţiune superioară cu 1.000 de kilometri distanţei dintre Natal, în Brazilia şi Saint-Louis, în Senegal.

— La luna plină din mai! a răcnit Mermoz, când, exultând după o horă de treizeci de ore şi nesimţind nici urmă de oboseală, a sfâşiat într-o învolburare de spumă oglinda lacului Berre.

A plecat la Mainbressy şi la Lille. Bunicii şi mama i-au ascuns, pe cât le stătea în puteri, cumplita lor îngrijorare. Prezenţa lui Mermoz făcea efortul lor mai puţin dificil. Era atât de frumos, atât de puternic. Fruntea sa înaltă se aureola de atâta încredere. Dacă însă ar fi putut presimţi semnul destinului care-l aştepta pe băiatul lor la Paris, fără doar şi poate că, lăsându-l să plece, n-ar mai fi izbutit să-şi compună chipuri la fel de senine.

La întoarcerea din America, Mermoz era logodit. De îndată însă ce a sosit în Franţa, şi-a găsit o amantă. Un om nu poate fi demontat în piese detaşate. La el totul se leagă, trup, inimă, spirit. Senzualitatea lui Mermoz era pe măsura muşchilor săi, a spiritului, a rezistenţei fizice şi a facultăţii sale de exaltare. Suferea oare de această dependenţă! Tot ce l-am auzit spunând, felul său de viaţă în cei şase ani cât l-am cunoscut, mă fac să cred că nu. Ceea ce constituia un element natural nu trezea la Mermoz proteste interioare. Fiinţa aceasta care analiza într-una sensurile datoriei, ale scrupulelor, ale sacrificiului, ţinea, prin seva lui, de primitiv. Imensul său râs de bucurie, de prietenie, de luptă, avea, uneori, o rezonanţă barbară.

Oricum ar fi, Mermoz a avut o iubită. Era încântătoare, vaporoasă şi uşor dezechilibrată. Mermoz îşi spunea că va putea deznoda această legătură mai uşor decât toate cele care-i jalonaseră viaţa. De altfel, transferarea lui Laté 28 punea, prin acest simplu fapt, un termen legăturii. Revenind de la Lille la Marsilia de unde avea să decoleze pentru

America şi oprindu-se la Paris unde îl aştepta tânăra femeie, Mermoz i-a explicat, pe tonul cel mai blând dar şi cel mai ferm, că o părăseşte pentru totdeauna. I-a mai spus că e îndrăgostit şi că logodnica sa urmează să vină în Franţa.

— Te rog un singur lucru, i-a spus amanta, să petreci această noapte cu mine.

Mermoz s-a declarat de acord. A doua zi urma să ia primul tren spre Marsilia, iar peste încă o zi să decoleze de la Marignane. Au cinat împreună cu Max Delty, prietenul cel mai vechi al lui Mermoz, acela al adolescenţei sale.

— Masa a fost foarte veselă, mi-a istorisit Max Delty. După obiceiul său, Jean a mâncat ca un căpcăun. Am băut destul de mult. Sigur, eram niţeluş îngijorat, dar n-o arătam şi, apoi, Jean inspira atâta încredere în sine. Era mai în formă şi mai scăpărător ca oricând. Tânăra femeie manifesta şi ea multă poftă de mâncare şi bună dispoziţie. Când s-a terminat, i-am însoţit până la un hotel, vizavi de gara Lyon, unde mi-am luat şi eu o cameră. Trebuia să-l sui pe Jean în tren dis-de-dimineaţă şi preferam să petrec noaptea sub acelaşi acoperiş cu el.

Mermoz a adormit lângă amanta sa, pe loc, aşa cum făcea întotdeauna. După câteva ore l-a trezit o senzaţie ciudată de frig. Instinctiv, ca să se încălzească, a dat să se lipsească de tânăra femeie. O mişcare de recul, pe care n-a putut-o controla, l-a zvârlit afară din pat. De la ea venea acest frig ce nu putea fi asemuit cu nici un altul. Corpul lui Mermoz a înţeles înaintea raţiunii: amanta sa era moartă.

S-a repezit până la Max Delty şi l-a adus la căpătâiul tinerei femei. Împreună au contemplat chipul potolit pentru vecie.

— S-a sinucis, a rostit Mermoz cu glas lipsit de timbru. A făcut-o, probabil, de îndată ce-am închis ochii.

S-a gândit cumva la ultima oară când mâna ei a mângâiat, poate, părul lui buclat? S-a contractat brusc:

— Du-te la comisariat, Max, a poruncit el. Formalităţile trebuiesc terminate în cel mai scurt timp. Nu pot să scap luna plină din mai.

Mermoz a ţinut ca aparatul său să poarte numele contelui

de La Vaulx. În toamna trecută, la câteva luni după ce umerii lui Mermoz îl salvaseră în Anzi, contele murise într-un accident de avion în America de Nord.

La ora 5 dimineaţa — trecuse exact o zi din momentul în care Mermoz descoperise lângă el corpul amantei sale moarte — *Contele de La Vaulx* decola de pe lacul Berre. Ducea la bordul său patru persoane: Mermoz, Gimié, Dabry şi Didier Daurat.

Acesta din urmă mergea numai până la Saint-Louis, în Senegal. Voia să-şi dea seama cum se va comporta Laté 28 pe un plan de apă recent amenajat şi într-un climat cu totul diferit. Pentru el, ca şi pentru Mermoz, nu era vorba de un raid, de un record, de o performanţă sportivă de precursori. Ceea ce căutau ei în această traversare, dus-întors, a Atlanticului era progresul imens, decisiv pe care ea l-ar putea dobândi pentru poşta aeriană şi pentru Linie.

Ceilalţi doi pasageri ai *Contelui de La Vaulx* urmau să împartă, până la capătul aventurii, destinul lui Mermoz. Făceau parte din echipaj. Gimié era radiotelegrafistul, Dabry, navigatorul. Daurat îi alesese pentru valoarea lor profesională, pentru experienţa lor (făcuseră, în slujba Aeropoştalei, peste 50 de traversări Marsilia—Alger), pentru curajul lor şi dragostea faţă de Linie. Gimié era un marsiliez cu trăsăturile feţei regulate, sprinten, subţire, volubil, făcut parcă din argint-viu. Dabry, născut la Avignon, ascundea într-un corp mai îndesat şi un chip mai rubicond, aceeaşi căldură meridională, însă mai stăpânită, mai concentrată. Mermoz s-a înţeles pe loc şi de minune cu cei doi tovarăşi de drum. Ambii aveau acea francheţe şi simplitate pe care le iubea atât şi unicul fel de bravură care conta pentru el, cea despre care nu se vorbeşte niciodată. Nu se gândeau la ei, ci doar la munca în comun. Erau fericiţi şi mândri că vor aborda Atlanticul şi râdeau din toată inima.

În timpul testării aparatului, această înţelegere şi-a modificat conţinutul; ea s-a ridicat la sentimentul de echipaj. Când Mermoz zbura împreună cu Collenot făcea cu acesta, pe plan sentimental, o singură fiinţă. Dar atribuţiile lor nu

coincideau. Mermoz pilota, dirija, naviga. Collenot nu-l ajuta cu nimic la condusul maşinii zburătoare. Ca să acţioneze, trebuia să aştepte aterizarea sau pana, în zbor, Dabry şi Gimié nu erau pentru Mermoz doar simpli camarazi. Ei serveau drept simţuri suplimentare, drept antene aparatului al cărui centru vital era el, Mermoz, care avea o nevoie imperioasă de căldură omenească, de contact frăţesc, a perceput de îndată frumuseţea aparte şi profundă, caracterul emoţionant şi radios al acestei cooperări în faţa primejdiei, al acestei încărcături de biruinţă şi risc purtate în comun, al acestei alianţe întru trudă şi credinţă, într-un cuvânt, al acestei tovărăşii înaripate care purta numele de echipaj. A înălţat un nou imn de slavă aviaţiei care-i dăruia şi aşa ceva.

După o escală la Kenitra, în Maroc, şi o alta la Port-Etienne, în Mauritania, *Contele de La Vaulx* a amerizat la Saint-Louis, în Senegal.

Zburând de-a lungul coastelor Spaniei, Marocului, ale lui Rio de Oro, ale Mauritaniei, Mermoz a revăzut toate locurile pe deasupra cărora deprinsese meseria de pilot şi descoperise adevărata-i viaţă. Ceea ce urmărea el acum nu erau golfuri sau promontorii, ţărmuri dantelate sau plaje fără o scobitură, ci, etapă după etapă, propria sa ascensiune. Panta urcată nu-l uimea. Ştia că e încă departe de creastă. Dar contemplând regularitatea, caracterul rectiliniu al acestui suiş şi, totodată incapabil, din pricina modestiei înnăscute, să-l atribuie, meritelor sale, Mermoz se simţea condus de o entitate care depăşea umanul.

Nu fusese educat în spirit religios. Mama lui profesa un ateism absolut, bunicul său aşijderea. Întreaga lor viaţă însă fusese o lungă slujire a exigenţelor spirituale. Din acest punct de vedere, Mermoz le semăna. Avea în plus o sensibilitate, o exaltare poetică, o sete de infinit şi un sens profund al sacrului care erau de esenţă mistică. Până atunci, nu încercase să contopească în aceeaşi noţiune elanurile sale disparate, nu recunoscuse unitatea lor. Se lăsase purtat de ele, fără a le da vreun nume. Acum însă conştiinţa lui începea să le lege într-un mănunchi şi să le dea un simbol.

Contele de La Vaulx trecea deasupra nisipurilor şi a nesfârşitelor talazuri pe sub un cer de o puritate perfectă. La comenzi, Mermoz simţea cum aparatul zboară de unul singur. În pragul marii aventuri, nu exista nici oră, nici loc mai propice pentru meditaţie. Mermoz îşi amintea de Mainbressy şi de canoanele sale monahale, de Avenue du Maine, de infinita caritate a mamei sale, de visele studioase, de volumele poeţilor, de dosarele cu desene. Îşi amintea revelaţiile de la Istres, Palmyra, de la Rio, din Anzii cei cruzi şi sublimi. Şi de fericirea atâtor zboruri. Şi de salvarea din atâtea primejdii. De câte ori n-a avut confuza intuiţie de a se afla faţă-n faţă cu ceva superior lui.

Apropiindu-se ceasul când o alcătuire de lemn şi metal avea să poarte pe deasupra Oceanului trei vieţi omeneşti, fără ca ele să poată întreprinde mare lucru spre apărarea lor, trei vieţi omeneşti pe care nimic nu le silise să accepte acest risc mortal în afara unei exigenţe imposibil de definit şi contrarie însuşi instinctului de conservare, Mermoz simţea cum se trezeşte în el conştiinţa divinului. De aici şi certitudinea absolută în reuşita acţiunii întreprinse. Ea era necesară pentru armonia destinului său. Şi, odată cu această certitudine, şi o adâncă umilinţă.

În momentul plecării, îi spusese lui Daurat cu o convingere totală:

— Dacă izbutesc, va fi un imens bine pentru Liniei. Dacă eşuez, nu va fi decât un pilot mai puţin.

La 12 mai, orele 11, cele 130 de kilograme ale curierului poştal Franţa—America au fost transportate de către o vedetă la bordul Contelui de La Vaulx. Poşta părăsise Toulouse în urmă cu douăzeci de ore, Piloţii Beauregard, Emler, Guerrero, schimbându-se fără să piardă o clipă, zburaseră cu toată viteza. Acum, venise rândul lui Mermoz. Privind cum se încarcă sacii plini cu scrisori, se gândea:

— În sfârşit, plec peste Atlantic şi plec cu poşta.

Din cei patru piloţi care au transportat această primă poştă aeriană-transoceanică, singurul care n-a pierit în serviciul

Liniei a fost Beauregard.

În timp ce, sub impulsul motorului, avionul lui Mermoz, încă imobil pe fluviul Senegal, duduia şi trepida, Daurat îşi fuma, ţigara stăpânit de o nelinişte ascunsă. Va reuşi sau nu Mermoz să ridice în aer cele 5.500 de kilograme ale *Contelui de La Vaulx?* Cu motoarele existente la acea vreme, problema decolării era mai delicată la hidroavioane, decât la avioanele cu rulaj pe sol. Flotoarele erau mai grele decât roţile. Înainte de a dobândi viteza necesară desprinderii, ele trebuiau debalastate şi aduse la suprafaţă, în ciuda rezistenţei opuse de masa de apă care reprezenta o frână puternică. La Berre, experienţele au fost uşoare. Însă lacul constituia un plan lichid perfect care, prin dimensiunile sale, permitea decolarea în toate direcţiile şi utilizarea vântului, indiferent de unde bătea. Pe Senegal lucrurile stăteau cu totul altfel, axa decolării fiind condiţionată de însăşi albia fluviului. În plus, aerul tropical era mai puţin dens. Fierbinte şi flasc, elicea se înşuruba prost în el, cerând din partea motorului un efort suplimentar. Tot aprinzându-şi ţigara, Daurat se întreba dacă acest efort nu depăşea puterea celor 650 de cai de care dispunea Mermoz.

Contele de la Vaulx şi-a început cursa pe fluviu.

„Flotorul stâng se afundă, observă Daurat. Mermoz compensează… compensează.”

Îl vedea parcă aievea, serios, concentrat, cu chipul împietrit, încordat, pe care-l avea în momentele dificile. Flotorul stâng stânjenea mereu manevrele. Din fericire, tot din stânga sufla şi vântul. Mermoz a profitat de acest ajutor, a orientat aparatul în aşa fel încât să se poată sprijini cât mai mult pe el şi flotorul s-a degajat.

„Asta-i” şi-a spus Daurat.

Muşchii i s-au decontractat, a scuturat scrumul ţigării.

Cu umerii traşi îndărăt, cu aerul acela combativ, degajând forţă, pe care-l avea de câte ori venea clipa decisivă, Mermoz a smuls fluviului cele cinci tone şi jumătate.

L-a cuprins un sentiment de mare uşurare. Se reîntorsese în elementul său.

Contele de La Valux s-a înălţat fără grabă, a descris câteva cercuri deasupra Saint-Louis-ului şi, ajuns la 200 de metri altitudine, a virat spre vest, direcţia Oceanul. Era ora 11,30.

L-am întrebat pe Mermoz ce a simţit în clipa în care, pentru prima oară în viaţă, s-a angajat deasupra Atlanticului. Mi-a dat următorul răspuns:

— Nimic din câte ai putea crede şi din câte aşteptasem eu însumi. Nici un fel de surescitare deosebită. Teamă? Nu, chiar că nu. Obişnuinţa de a pleca pe orice vreme m-a blindat şi nici măcar nu-mi mai era frică să-mi fie frică.

Bucurie, exaltare fără limite? Deloc. Impresia pe care am avut-o atunci semăna, mai curând, cu plăcerea pe care o ai când pleci în vacanţă după o muncă plictisitoare. Adevărul e că preparativele unui raid sunt cele care-ţi macină nervii. Din clipa în care ai plecat totul devine simplu. Ţi-ai pus toţi sorţii de izbândă de partea ta. I-ai adunat, unul câte unul în pofida nerăbdării. Ai făcut tot ce trebuia făcut, restul nu te mai priveşte. Zbori, lucrezi. E de ajuns. Nu prea ai timp să te ocupi şi de tine.

Dabry şi Gimié împărtăşeau aceste sentimente. Serviciul pe Mediterană îi deprinsese să nu vadă, de la înălţimea zborului, decât întinderea de apă. Coastele Africii Occidentale erau încă în raza lor vizuală, dar cei trei se şi cufundaseră în treburile lor.

La comenzile aparatului, Mermoz conjuga întreaga sa ştiinţă şi tot instinctul său ca să conducă hidroavionul în aşa fel încât să obţină de la el cea mai mare viteză utilă, să-l protejeze de cele mai mici şocuri, să-l plaseze pe făgaşul vuitului, să-i menajeze motorul. În spatele lui, într-o cabină destul de vastă, Dabry, cu sextantul în mână, se apleca peste planşeta cu hărţi. Gimié, cu căştile pe urechi, avea degetul pe manipulatorul de emisie. Puterii, eficacităţii şi securităţii sporite ale maşinii le răspundea o organizare umană mai complexă. Celulele echipajului intraseră în relaţia lor de interdependenţă. Aşa au lucrat Mermoz şi coechipierii săi timp de 6 ore. Timpul era frumos, cerul extrem de limpede. Zburau la o altitudine care varia între 50 şi 200 de metri,

Mermoz căutând într-una stratul de aer cel mai mângâietor pentru fuzelajul aparatului şi mai propice pentru înaintarea lui. Viteza se menţinea constantă, 160 km/h. Sub *Contele de la Vaulx* unduia o apă netedă, aproape neînspumată, de un verde pur, profund şi intens, aidoma unei catifele somptuoase.

La bord, totul era calm. Fiecare îşi vedea de treabă. Din când în când Dabiy sau Gimié părăseau cabina lor ca să-i ducă lui Mermoz un releveu de marş sau un mesaj.

Direcţia Aeropoştalei plasase pe itinerariul hidroavionului două din avizourile Liniei ca să-i vină în ajutor în cazul unei amerizări forţate şi să contribuie la navigaţia lui prin staţiile lor de radio. *Phocée* veghea la circa o mie de kilometri de coasta Africii, *Brentivy* era la ancoră la aceeaşi distanţă de ţărmul brazilian, lângă insula São Paulo. Ziua era pe sfârşite când Mermoz a zărit, pe apa de culoarea smaraldului, jucărioara ce reprezenta pe *Phocée*. A slăbit un pic comenzile şi a trecut razant pe deasupra punţii de pe care, ofiţeri şi mateloţi, agitau braţele către el. Apoi şi-a continuat cursa spre orizontul împurpurat de soarele ce scăpăta.

Dabry a stabilit poziţia.

„Ajungem în curând la Ceaunul-cu-Negreală,” i-a răcnit în ureche lui Mermoz.

Ceaunul-cu-Negreală.

Marele obstacol, eternă şi obscura barieră despre care atâţia navigatori îi vorbiseră lui Mermoz şi la Dakar, şi la Rio. De obicei, pacheboturile îl ocoleau. Mermoz, obligat să menajeze rezerva de combustibil şi să aleagă drumul cel mai drept, trebuia să traverseze redutabila zonă. Oare cum avea să străbată acest tărâm al groazei şi al sumbrelor legende? Palmele lui Mermoz se strânseră şi mai tare pe volanul direcţiei, picioarele se lipiră şi mai bine de palonier,

În aceeaşi clipă, o apăsare pe umăr îl făcu să întoarcă uşor capul cu profilul înăsprit şi stilizat de casca de piele. Gimié îi întindea o foaie de hârtie pe care înşirase, în grabă, litere mari, de tipar. Crezând că e vorba de o indicaţie privind condiţiile meteo sau direcţia de urmat, Mermoz a strigat

iritat:

— Ce-i cu asta?

Gimié i-a pus hârtia în faţă, pe volan. Mermoz a citit:

„Jean al meu sunt cu tine — stop — Mama.”

Telegrama doamnei Mermoz sosise cu 7 ore întârziere la Saint-Louis. Poşta de-acolo a transmis-o, oarecum la voia întâmplării, *Contelui de la Vaulx.* Gimié a captat-o. Nevenindu-i să creadă, Mermoz citea şi recitea cuvintele mamei sale. În plin Ocean... În plin zbor... În pragul Ceaunului-cu-Negreală acest mesaj de iubire, acest miracol.

Când a fost pe de-a-ntregul pătruns de realitatea lui, Mermoz şi-a lăsat câteva clipe aparatul să zboare singur. Avea ochii plini de lacrimi. Ele s-au zvântat încet, încet.

Atunci, în ultimele scăpărări ale zilei, Mermoz a zărit, ţâşnind din apele verzi şi roze, un zid gigantic şi negru. Şi-a adunat umerii pregătindu-se să atace şi s-a năpustit înainte. Orice îngrijorare pierise. Era apărat.

Tenebrosul meterez al Ceaunului-cu-Negreală părea sudat de apă. Dar, apropiindu-se de el, lui Mermoz i s-a părut că distinge, între suprafaţa întunecată a Oceanului şi baza masivului de nori, un foarte îngust culoar. Şi-a angajat în el aparatul. Imediat a ştiut că, din toate densele magii pe care le despicaseră aripile avioanelor sale, aceasta e cea mai apăsătoare. Când copiii îşi imaginează peşterile blestemate ale vrăjitorilor, ei nu văd un univers mai funest decât cel care s-a înfăţişat ochilor lui Mermoz şi ai camarazilor săi în momentul în care au pătruns în Ceaunul-cu-Negreală. Un haos de bezne clocotinde i-a învăluit, în mijlocul acestei lumi opace se distingeau coloane de ploaie, îngrămădiri întunecate ce aveau forme de fiare gigantice, de castele monstruoase, de borne infernale. Toate aceste edificii impalpabile şi negre se învârtejeau necurmat în jurul lor însele, prinse într-o mişcare eternă şi sterilă. Era ca o tornadă, dar fără vânt. Găuri uriaşe se căscau la infinit, umplute de blocuri de nori ce se deşertau, scăpând din burdihanele lor noi avalanşe, neguroase şi mute.

Mermoz naviga prin această furtună încremenită. Luneca printre coloanele ei cele mai groase, evita cataractele ei verticale şi vaporii ce se prăvăleau. Nici un suflu de aer nu clintea această masă de apă în ebuliţie, acest imens şi teribil cazan. Vântul elicei expedia în cabină o undă fierbinte şi umedă. Mermoz, Dabry şi Gimie şi-au scos hainele de pe ei. Cu pieptul gol, luminat de cadranele tabloului de bord, Mermoz căuta în van o gură de aer proaspăt. Şi-a scos capul afară, în noaptea rotitoare, dar şi l-a tras fulgerător îndărăt. Un jet de acid n-ar fi fost mai coroziv. I s-a părut că orbise. Pâcla dogoritoare îi arsese ochii, dar mâinile continuau să se agaţe de volan. Cea mai neînsemnată greşeală putea rupe echilibrul aparatului pe care-l conducea, acum, pe nevăzute. Cum să-l redreseze dacă luneca, când aripile şi coada erau înecate în cea mai densă întunecime? Cu preţul unei suferinţe atroce, şi-a dezlipit pleoapele. Beculeţele tabloului de bord continuau să clipească. A răsuflat uşurat.

Gol până la brâu, Dabry s-a iscat precum un spectru din mijlocul tenebrelor ca să-i aducă unghiul de marş. Pentru Gimié, lumea era moartă. Paravanele de nori şi trombele de apă opreau undele herţiene. În pragul Ceaunului-cu-Negreală vrăjitoriile omeneşti se destrămau.

Hidroavionul îşi croia, de ore, drum prin beznele ce zemuiau focuri lichide, când, cu o sălbatecă brutalitate, un torent fierbinte s-a revărsat peste aparat. Mermoz nu izbutise să evite o coloană de ploaie aidoma lavei încinse. Un abur înecăcios incendie gâtlejurile celor trei. Setea îi slei. Mermoz, atacat cel dintâi şi nevoit să furnizeze un efort fizic enorm, suferea mai mult decât tovarăşii săi. Nu se putea gândi însă la nici o altă mişcare decât cele destinate salvării colective. Avionul vibra, dârdâia, cădea, luneca în invizibile prinsori. Cu preţul a trei vieţi nu trebuia lăsat nici o clipă de capul lui. O altă trombă se abătu peste el, pătrunse în motor, îl inundă, îl înecă.

„Dacă-i mai scade turaţia, s-a terminat cu noi”, îşi spuse Mermoz, aţintindu-şi o secundă privirea la cadranul luminos al turometrului.

Apoi, şi-o îndreptă din nou spre noaptea cu ucigaşe învârtejiri.

La nord-vest pâlpâia o palidă, palidă luminiţă. O trecere, un liman... Mermoz înţelese că ocolul se impune, îndreptă avionul spre pasajul luminos. Ritmul motorului se restabili.

Când prova aparatului sfâşie şi ultimul văl al Ceaunului-cu-Negreală, cei trei se treziră în faţa unui miracol. Luna plină îşi revărsa lumina peste cer şi ape. Nu exista scobitură de val sau petec de firmament în care ea să nu fi pătruns. Argint diafan se scurgea peste coama talazurilor. Spaţiul nu era altceva decât o imensă şi strălucitoare vibraţie. Hidroavionul naviga printr-o urzeală de raze sidefii străbătute de brize. Universul avea culoarea, substanţa şi catifelarea celui mai curat lapte şi a mierii atunci făcute.

Primind, după revelaţia infinitului nisipurilor, a pădurilor şi a munţilor, pe aceea a Oceanului mustind de lumina lunii, Mermoz a avut sentimentul că toate făgăduielile au fost ţinute.

Făgăduiala primului său zbor când ascultase cum cântă spaţiul. Făgăduiala Palmyrei când a văzut-o, la scăpătatul soarelui, presărată de morminte, de coloane şi de temple ce stăteau să se prăvale. Aceea din nopţile de la Juby. Aceea a zăpezilor din Anzi.

Traversase intact oribilele defileuri ale Ceaunului-cu-Negreală aşa cum lăsase în urmă, fără să fie maculat de ele şi fără să le poarte stigmatul; bordelurile de garnizoană, falşii aştri ai drogului, vlăguitoarea grijă a zilei de mâine.

La fel cum scăpa liber şi din capcana dragostei.

Căci, în acest ceas, între toate mai dulce şi mai solemn, Mermoz şi-a dat seama că nici o pasiune terestră nu va putea întrece efuziunea ce ţâşnea din inima sa. Şi-a dat seama că nimic pe lume nu-l va putea abate de la celesta vânătoare pentru care fusese predestinat. Nu însemna, fireşte, că ar fi iubit-o mai puţin pe tânăra care în momentul acela, la bordul unui pachebot, plutea de-a lungul coastelor Braziliei în drum spre Franţa. Dar a simţit că dragostea aceasta nu ocupa primul loc şi că, în miezul acestei nopţi miraculoase şi parca

presărate cu flori de lună, ea nu avea drept de azil.

Numai adevărul, adevărul său o putea locui.

Cu ochii arşi, cu pielea încă umedă şi opărită de infernul traversat, Mermoz îl atinsese în sfârşit. Atunci a devenit credincios, atunci a desluşit surâsul divinităţii. Nu al aceleia de care se tem şi căreia i se închină marea majoritate a oamenilor, mărginită şi meschină după chipul şi asemănarea lor, ci al aceleia care, fără-nume şi fără chip, necunoscută şi îndurătoare, plecată peste toate fiinţele omeneşti, îi îngăduia o astfel de evadare, o asemenea fericire...

Nu încape îndoială, aceste locuri sunt favorabile certitudinilor inspirate.

La opt luni după dispariţia lui Mermoz, când începusem să-i istorisesc existenţa, dar şovăiam încă, călătoream către America de Sud ca să iau urma prietenului meu. Viaţa de la bordul pachebotului Asturias îşi depăna cursul ei obişnuit de volieră plutitoare. Eternul bâlci al deşertăciunilor luneca pe sub tropice, oferindu-se privirilor, până târziu, la bar şi prin saloane. În vremea asta, luna de august inunda, seară de seară tot mai mult, cerul şi marea.

Puntea superioară rămânea pustie, indiferentă la acest dar neasemuit.

Nu sunt nici mai bun şi nici mai puţin frivol decât alţii, dar imaginea care, pentru mine, domina această traversare, mă silea să am alte preocupări. În fiece noapte urcam pe platforma de sus de unde nimic nu stânjenea privirea. În timpul zilei, pasagerii se dedau aici diverselor jocuri, sau, bine unşi cu uleiuri de plajă, se prăjeau la soare. Însă noaptea, abandonată în propria-i voie, cu şezlongurile zăcând precum epavele unui naufragiu inexplicabil, ea îşi ducea viaţa ei tainică şi bizară. Din acest loc priveam cerul. Nori mărunţei pluteau pe sub cupa-i opalină. Uneori, treceau prin faţa lunii şi deveneau, atunci lotci şi plute ce păreau să care nopţilor fără aştri o încărcătură de lumină.

„La această latitudine, îmi spuneam, printre aceste stele, Mermoz se ducea şi se întorcea.”

Şi adesea, printre navele celeste ce purtau poverile lunii, am crezut că văd zburând, în avionul său cel mare, pe marele Mermoz.

Iluminările, interioare, când sunt violente, au intensitatea unui fulger radios care aboleşte noţiunea de timp. Extazul lui Mermoz, care lui i s-a părut fără sfârşit, în măsurătoarea noastră convenţională a timpului, n-a durat, mai mult ca sigur, decât vreo câteva secunde. Apoi, Mermoz a redevenit ceea ce era, un om eliberat de lanţuri, de nori, de vapori sufocanţi, de focuri lichide, de tenebroasele cataracte. Un om care a prins să respire din adâncul plămânilor, care şi-a regăsit simţurile, care a înviat. L-a apucat o asemenea voioşie, încât ai fi zis că-i un copil scăpat de sub obroc. A ţipat, a cântat, a vrut să şi danseze. A fost nevoie să-şi aducă aminte că transporta sacrosancta poştă şi că se află în plin ocean ca să nu se lanseze în acrobaţii cu greoiul său aparat.

Dabry şi Gimié exultau şi ei din tot prea plinul sângelui lor generos. Gimié înlocuise cu o antena nouă pe cea smulsă de un val (într-atât de razant zburaseră ei, fără s-o ştie pe de-asupra Atlanticului) şi restabilise contactul cu lumea sonoră. Acum capta semnalele avizoului Brentivy. Capul-compas era cel bun. Traversau ecuatorul.

Odată cu această ştire, Gimié i-a adus lui Mermoz un sandviş, banane şi şampanie. Echipajul Contelui de La Vaulx a sărbătorit trecerea paralelei de 0°.

Insula São Paulo a apărut la orizont, s-a găsit la verticala avionului, a dispărut în urmă. Contele de La Vaulx se afla la 1.000 de kilometri de Brazilia. Mermoz pilota de cincisprezece ore. Nu-l încerca nici un fel de oboseală. Dimpotrivă, se simţea chiar mai lucid, mai atent decât la plecare. Noaptea începea să se destrame încetişor.

În zori, Mermoz a identificat insuliţa Fernando de Noronha. Un ceas mai târziu, Gimié stabilea legătura cu Natalul.

Picuri de ploaie prinseră să bată darabana pe aripile şi fuzelajul hidroavionului. Lui Mermoz nici că-i păsa. Natalul... ţinta e atât de aproape... Muşchii, nervii, judecata, întreaga

sa fiinţă a intrat în joc ca să uşureze sarcina motorului, să protejeze aparatul, să menajeze propria sa rezervă de forţă fizică. O asemenea concentrare nu lăsa loc bucuriei.

Brusc, a fost ca o orbire. A simţit că ameţeşte. Că inima răsună ca de lovituri de baros. Exact în faţa lui, depăşind linia orizontului, o stâncă urca, încet, din mare. Promontoriul São Roque. Pământul! Pământul!

I s-a părut că trupul i se goleşte şi că, desprins de el, spiritul a pornit-o de unul singur către faleza ce creştea într-una. A scos un asemenea răcnet, încât Dabry şi Gimie l-au auzit în cabină lor, în ciuda tunetului motorului. Au sosit în goană. Mermoz le-a arătat stâncile.

— Capul São Roque, a spus Dabry.

Abia atunci a înţeles Mermoz că ajunsese şi beţia marilor triumfuri a clocotit în pieptul său.

Ea se potolise însă când colinele şi plaja Natalului s-au perindat pe sub fuzelajul Contelui de La Vaulx. În momentul acela hidroavionul zbura la circa o sută de metri altitudine. Luând puţină înălţime în vederea amerizării, în timp ce Gimie îşi strângea antena, iar Dabry îşi împăturea hărţile, Mermoz se şi gândea la drumul de întoarcere. Faptul că atinsese ţinta i se părea cum nu se poate mai firesc.

Trecând de şalandele ancorate de-a lungul lui Rio Potingui, în al cărui estuar a fost construit oraşul Natal, Contele de La Vaulx s-a lăsat uşor pe suprafaţa fluviului.

În 21 de ore, Mermoz a ajuns din Senegal în Brazilia. Contele de La Vaulx a cucerit recordul mondial pentru distanţă în linie dreaptă la hidroavioane. Prin rapiditatea lui, acest zbor experimental de poştă aeriană, bătea toate precedentele traversări ale Atlanticului.

După patruzeci şi cinci de minute de la sosirea hidroavionului, sacii poştali ajunseseră de pe Rio Potingui la aerodromul din Natal şi pilotul Barbier lua cu sine scrisorile care făcuseră nici două zile de la Toulouse. Din etapă în etapă, Reine, Etienne, Guillaumet aveau să le ducă mai departe, la Rio, la Buenos Aires, până la Santiago de Chile.

În vremea asta, Mermoz, Dabry şi Gimié înfulecau într-o

cabană de pe ţărmul Oceanului. Aparţinea unui francez. Un fost ocnaş evadat din Cayenne care, cu preţul a cincisprezece ani de muncă cinstită şi curajoasă, izbutise să-şi câştige din partea tuturor natalezilor un respect rar întâlnit. Un drapel tricolor spălăcit flutura pe acoperişul barăcii. Când echipajul Contelui de La Vaulx i-a trecut pragul, un vechi disc hârâit a pornit să intoneze Marsilieza. În canatul uşii, fostul ocnaş încremenise în poziţia de drepţi.

Capitalele Braziliei, Uruguayului, Argentinei îl reclamau cu nerăbdare pe cel ce triumfase. Indiferent ce pilot ar fi săvârşit ceea ce săvârşise Mermoz ar fi avut asigurată o primire minunată. În cazul lui Mermoz însă, entuziasmul a îmbrăcat formele unui delir. Timp de doi ani survolase aceste ţari defrişând viitoarele trasee. Mulţimile îi cunoşteau numele, statura. Îl iubeau pentru performanţele sale, pentru chipul său, pentru caracterul său. În America de Sud, Mermoz era la el acasă.

A doua zi după amerizarea pe Rio Potingui, recepţiile şi onorurile care-l aşteptau nu-l preocupau câtuşi de puţin. S-a urcat într-o avionetă şi a făcut un salt până la Pernambuco. Era un port de importanţă medie, situat la 200 de kilometri mai la sud de Natal, denumit adesea şi Veneţia braziliană din pricina afluenţilor fluviului şi a canalelor care-l brăzdau. Acolo, amarat la un chei, fumega pachebotul francez Mendoza care, înapoindu-se în Europa, făcea aici ultima sa escală americană. Logodnica lui Mermoz se afla la bord. Printr-o cablogramă expediată din Saint-Louis, Senegal, el îi fixase tinerei fete Pernambuco drept loc de întâlnire.

Şi, pe când străbătea ca să ajungă la pasarela lui Mendoza şirurile de negri care cărau baloturi de bumbac, fructe exotice şi lemnărie preţioasă şi de negrese cu turbane care vindeau hamacuri vopsite în culori strălucitoare, Mermoz se gândea cu o mândrie juvenilă că, în pofida Ceaunului-cu-Negreală, era punctual la întâlnire.

O altă întâlnire n-a avut însă aceeaşi soartă.

În momentul în care Mermoz se pregătea să părăsească

ţărmurile Africii, Marcel Bouilloux-Laffont se găsea la Buenos Aires. Dată fiind strălucirea pe care zborul Contelui de La Vaulx avea s-o confere Liniei, şi ţinând seama de personalitatea pilotului, Bouilloux-Laffont a considerat necesar ca Julien Pranville, directorul exploatării şi Elisee Négrin, pilot-şef, succesorul lui Mermoz, să plece cu avionul ca să-l întâmpine la Natal.

Négrin, coechipierul lui Mermoz în primul său raid pe un Laté 26 de la Toulouse la Saint-Louis, în Senegal.

Pranville, şeful şi prietenul său din America.

Ambii au acceptat misiunea cu bucurie.

Ca să fie siguri că vor ajunge la Natal înaintea lui Mermoz, era nevoie să părăsească Buenos Airesul pe data de 10 mai. În ziua aceea vremea a fost îngrozitoare. Furtună şi ceţuri deasupra capitalei argentiniene. La fel şi la Montevideo. Şi de-a lungul întregii coaste. Pranville a aşteptat câteva ore. În loc să se amelioreze, condiţiile atmosferice deveneau tot mai vitrege. De la un capăt la altul al Liniei, curajul şi entuziasmul lui Pranville erau prea-bine cunoscute. Cu toate acestea, s-a dus la Bouilloux-Laffont şi i-a spus:

— Nu cred că ar fi prudent să plecam.

— Perfect, a replicat Bouilloux-Laffont, voi merge eu în locul dumneavoastră.

Toate acestea mi-au fost povestite de fostul preşedinte al Aeropoştalei, în 1937, în micuţul birou pe care-l ocupa la Rio de Janeiro, într-un zgârie-nori de pe bulevardul Rio Branco şi de unde, cu o admirabilă energie, încerca să salveze firimiturile ce mai rămăseseră din împărăţia sa, acum pierdută.

— M-am gândit că era necesar pentru prestigiul francez, mi-a explicat el cu vocea lui limpede, puţin ascuţită, aplecând uşor capul cu părul alb, tuns scurt.

Pranville şi Négrin au decolat în aceeaşi seară de pe aeroportul de la Pacheco. Se găseau în dreptul lui Montevideo când s-a lăsat noaptea. În bezna compactă, Negrin a încercat să descopere ţărmul. A coborât lent. Întunericul era atât de dens încât, la un metru de ocean, nu a putut vedea reflexele

apei. Avionul a atins uşor creasta valului. La bord, în afara lui Negrin şi Pranville, se mai găseau trei brazilieni. Din cei cinci, numai un singur om a izbutit să scape, înotând. Ceilalţi au pierit, nu din pricina izbiturii, ci înecaţi. Pranville şi Negrin cedaseră centurile lor de salvare celor care nu aparţineau Liniei.

Sinuciderea amantei sale înaintea plecării din Paris.. Moartea prietenilor care veneau să-l caute la Natal... Întâlnirea de pe Mendoza... În jurul lui Mermoz semnele fatidice se înmulţeau. Ele se năşteau din felul lui de a trăi, de a simţi, de a iubi şi de a suferi. Acum însă, în această primă înfruntare cu Oceanul, pe fruntea sa, laţul destinului, s-a desenat mai precis ca oricând.

Timp de două săptămâni, în unicul său costum maro pe care şi-l luase sub mantaua de piele, Mermoz a suportat cu stoicism corvoada victoriei. Banchete, discursuri, muzici, baluri, gale, s-a supus la toate în cele trei capitale. Nu era el publicitatea vie a Liniei? Singura lui preocupare a fost să-i aşeze pe cei doi coechipieri de pe Contele de La Vaulx pe acelaşi plan cu sine.

Uneori însă nu mai putea şi atunci, părăsind brusc locurile oficiale, o ştergea pe la câte un prieten.

Joméli la Rio, Larre-Borges la Montevideo, Etienne, Chaussette la Buenos Aires l-au văzut apărând în felul acesta. De asemeni şi Collenot. Acestuia din urmă, i-a spus:

— Ai să vezi în curând, bătrâne, cum poşta aeriana va traversa săptămânal Atlanticul. Vom fi din nou împreună. Lasă-mă să reuşesc întoarcerea şi treaba-i câştigată.

La 31 mai, ducând cu sine poşta de la Rio, Mermoz a sosit la Natal ca să pregătească drumul la Saint-Louis.

Până atunci, nimeni nu încercase încă o traversare din acest sens.

Contele de La Vaulx fusese revizuit piesă cu piesă, motorul demontat, examinat, palpat, montat la loc. Mermoz a făcut câteva probe foarte satisfăcătoare şi a rămas să aştepte luna plină din iunie.

Pe 8 ale lunii respective, Ville, vechiul său camarad de pe vremea Bréguet-urilor 14 ale liniei Casablanca-Dakar, a adus poşta Americii de Sud. Cântărea 150 de kilograme.

Mermoz, Dabry şi Gimié şi-au ocupat locurile la bordul Contelui de La Vaulx.

Era un clar de lună intens. Rio Potingui, câmpia din jur, nisipul plajei, mlaştinile, totul era poleit cu o lumină omogenă pe care se desena cu minuţie fiecare acoperiş de casă, fiecare pană de cocotier.

Temperatura era relativ ridicată, iar vântul nu sufla pe direcţia fluviului, ceea ce constituiau două elemente nefavorabile pentru aducerea flotoarelor la suprafaţa apei.

Aşa stând lucrurile, Mermoz a cerut să fie remorcat de o vedetă până la podul de cale ferată care, ţâşnind din jungla scundă ce năpădise malul stâng al fluviului, se boltea peste unul din afluenţii săi. De acolo, Mermoz se putea lansa şi, urmând curbura ţărmului, să gliseze pe Rio Potingui până la ocean.

Cu prilejul recentelor sale probe, Mermoz decolase de pe acelaşi plan lichid fără nici o dificultate. Atunci însă Contele de La Vaulx nu era cu încărcătura completă. La 8 iunie, cele cinci tone şi jumătate ale hidroavionului au refuzat să se supună.

De la prima încercare, flotorul stâng s-a cufundat adânc. Numai datorită unei manevre prompte sfărâmarea de apă a fost evitată. Mermoz şi-a încleştat fălcile. A înţeles, după cum răspundea aparatul, că decolarea va fi grea. Dar de plecat trebuiau să plece, cu toate piedicile, cu toate riscurile, cu orice preţ. Erau în joc prestigiul Liniei şi cel al Franţei.

Era 11 seara. Până la 2 dimineaţa, Mermoz a reluat de opt ori manevra. De opt ori vedeta l-a remorcat până la podul de cale ferata. De opt ori a dat gaze la motor, a lansat aparatul, s-a încordat la comenzi, a încercat să smulgă din apă masa captivă, şi a trebuit să renunţe.

Siajul spumegând pe care-l lăsau în urma lor îndărătnicele flotoare făcea să freamăte paletuvierii şi murea încetişor între rădăcinile lor irizate de lună.

Oricare altul în locul lui Mermoz ar fi acceptat eşecul. El însă a ordonat să fie refăcut plinul şi revizuit aparatul. Apoi s-a dus să doarmă trei ceasuri. La răsăritul soarelui a reînceput. Vântul însă continua să sufle din aceeaşi direcţie. Planul de apă rămânea în continuare prea scurt ca hidroavionul să poată căpăta viteza sa maximă, cea care era necesară pentru desprinderea flotoarelor. Mermoz a încercat totul, a luat Rio Potingui în trei sensuri diferite, a uşurat aparatul renunţând la 200 de litri de carburant. Când s-a lăsat înserarea, încercase în van de cincisprezece ori De cincisprezece ori, hidroavionul împins la limita extremă a echilibrului, fusese readus la normal, în ultima clipă, prin forţa picioarelor, a braţelor, a motorului. De fiecare dată când vedeta remorca din nou Contele de La Vaulx la locul decolării, Dabry şi Gimie îi surâdeau lui Mermoz. Îi încredinţaseră, odată pentru totdeauna, vieţile lor. Acum, nu se mai puteau tocmi.

În tot restul zilei, Mermoz nu şi-a întrerupt tentativele decât ca să umple rezervoarele cu benzină.

Am întâlnit la Natal pe câţiva din martorii acestei bătălii turbate. M-au dus până la podul, de cale ferată, cel de peste Rio Potingui; m-au condus pe traseul Contelui de La Vaulx pe o vedetă ce se numea Mecanicul-Collenot; mi-au descris faţa, torsul inundat de sudoare, pieptul gâfâind al lui Mermoz, trăsăturile sale crispate, încremenite, blocate de o tensiune şi o îndârjire făr’ de nume. Patronul Mecanicului-Collenot fusese cel care, în 1930, remorcase de 23 de ori hidroavionul lui Mermoz. Acest metis mărunţel, cu părul cărunt şi pielea maronie bătucită precum scoarţa unui copac, mi-a spus:

— La căderea nopţii eram la capătul puterilor. Şi îmi ziceam: Ce baftă, acum o să se potolească.

Pe 12 iunie, în pofida unor vijelii destul de violente, Mermoz a încercat încă de 12 ori. Fără succes. Făcuse 35 de tentative.

Ceea ce l-a îndemnat să abandoneze n-a fost însă numărul lor. S-a gândit la sacii poştali care zăceau de două zile în fuzelajul hidroavionului. Nu avea dreptul să întârzie şi mai

mult expedierea. N-a vrut însă să asiste la transbordarea lor pe un avizo.

Urmarea firească, rezonabilă a unei atari experienţe ar fi fost demontarea hidroavionului, aducerea lui cu un cargou în Franţa şi studierea unui alt model sau modificarea acestuia. În plus, un mobil de ordin sentimental ar fi trebuit să-l decidă pe Mermoz să aleagă această soluţie. Logodnica sa îl aştepta la Paris şi el ardea de nerăbdare s-o revadă. Şi-a amintit însă de dificultăţile administrative pe care le stârnise raidul său, a, prevăzut piedicile pe care Ministerul Aerului i le va pune de îndată ce va debarca în Franţa, s-a gândit la efectele supărătoare ale întoarcerii sale cu vaporul şi de cum a remis Contele de La Vaulx în mâinile mecanicilor, şi-a spus:

„Rio Potingui este impracticabil pentru decolare. Deci, trebuie găsit un alt plan de apă.”

A două zi dimineaţa şi-a luat zborul, a bătut coasta la sud de Natal pe o distanţă de vreo 200 de kilometri şi a reperat laguna Bonfim care i s-a părut potrivită. Avea 30 de kilometri lungime, 16 lăţime şi vântul de sud-est îi încreţea uşurel suprafaţa, lucru indispensabil decolării.

După-amiaza, Mermoz i-a îmbarcat pe Dabry şi Gimié la bordul Contelui de La Vaulx, între timp delestat, şi i-a dus la lagună. Cei trei au hotărât să plece săptămână următoare, cu poşta regulată. Încă ar mai fi fost destulă lună. Se şi gândeau cum să-şi instaleze noua lor bază.

O cablogramă a Ministerului Aerului a sosit însă la Natal prescriind ranforsarea anumitor piese ale flotoarelor. Mermoz a fost cuprins, din nou, de una din acele crize de furie neputincioasă pe care le încercase atât de des. În 35 de tentative, cu încărcătura completă, verificase în carnea sa, în oasele sale, soliditatea aparatului. Şi iată că, la 10.000 de kilometri depărtare, un birocrat pretindea că ştie mai multe.

Lucrările impuse au durat mai bine de o săptămână. Clarul de lună s-a dus. Echipajul a fost condamnat să-l aştepte pe cel din iulie.

Zilele de la Natal, atât de lungi, atât de goale şi de o trândăvie funestă pentru nervi... Orăşelul trist şi sărac, cu

uliţele sale din pământ bătut, pline de gropi, cu casele posomorite şi aşezate alandala, cu neîndurătoarea scăpărare a vegetaţiei sale, cu populaţia sa neagră şi mizeră, avea totuşi un farmec surd, secret, nostalgic. Pentru trei bărbaţi dornici de acţiune, turbaţi de neputinţa plecării, atmosfera era intolerabilă.

Pe atunci, Natalul avea un singur hotel. Camerele erau fără acoperiş, ploşniţele mişunau în paturi, termitele rodeau pereţii. Mermoz şi coechipierii săi s-au mutat într-o casă abandonată, situată destul de departe de oraş. Şi-au suspendat hamacurile, au adus nişte lădiţe de la bidoanele de ulei în chip de scaune şi masă şi acesta le-a fost tot mobilierul. Ca bagaj personal, n-aveau decât hainele de pe ei. Mermoz şi-a dat de şase ori costumul său maro la spălătoria chimică. Curăţenia nu-l mai interesa. Totul îi era egal. În parte din pricina frigurilor, îşi pierduse până şi pofta de mâncare. Aproape că nu se atingea de felurile destul de ciudate pe care le pregătea un servitor brazilian.

Cei trei lâncezeau cât era ziua de lungă, pe jumătate goi, în casa lor sonoră, vorbeau puţin şi contemplau cu o privire ce nu mai înregistra bananierii care fremătau în grădină sub adierea eternului vânt de sud-est. Acelaşi care anima laguna Bonfim şi care avea să le fie prielnic într-o zi. Era însă atât de departe această zi...

La căderea serii, cei trei camarazi se suiau într-o veche maşină americană, hârbuită toată, şi mergeau în oraş. Examinau aparatul şi se instalau apoi într-o cafenea plină de muşte. La un moment dat se aprindea şi farul Regilor Magi, construit în incinta ruinată a fostei fortăreţe portugheze. Mermoz, Dabry şi Gimié se ridicau şi se reîntorceau la sordida lor cină şi la hamacurile lor.

Singura distracţie a lui Mermoz era corespondenţa pe care o primea. După traversarea Atlanticului, scrisorile veneau cu sutele. Erau expediate din Aubenton, comuna sa natală, din Egipt, Germania, Irlanda, din Toulouse şi din San Francisco. I se cereau timbre, autografe, amintiri; diverse june îl implorau să le ia cu hidroavionul. Din Miami, americance bogate îi

telegrafiau propunându-i inima şi averea lor. Curând însă, aceste mesaje, prin stupiditatea şi vanitatea lor, prin dispreţul pentru specia umană pe care i-l insuflau, în loc să-l amuze au început să-l irite. Ajunsese să le rupă fără să le fi citit.

Iar vântul de sud-est continua să înfioare penajul cocotierilor şi farul Regilor Magi să clipească seară de seară…

În sfârşit, la 8 iulie, pe laguna Bonfim, Dabry şi Gimié s-au instalat în cabina lor, iar Mermoz a înşfăcat volanul Contelui de La Vaulx. Li se părea că au şi început să respire aerul din larg.

Brusc, vântul care timp de 28 de zile suflase dinspre sud-est, a prins să sufle din vest. Apa lagunei a devenit netedă şi plată precum oglinda. Nu mai oferea nici o rezistenţă, nici cea mai mică priză. Hidroavionul nu se mai putea acroşa de ea ca să-şi ia elanul şi să-şi degajeze flotoarele ce redeveneau ca de plumb. Infernala vrăjitorie de pe Rio Potingui continua pe laguna Bonfim.

Devastat de o furie nebună, cu fălcile şi palmele dureroase de atâta crispare, Mermoz s-a lansat odată, de două ori, de trei... A încercat totul. Şi-a permis toate temerităţile. A riscat, de fiece dată, să capoteze aparatul nesupus. A fost înfrânt de 11 ori. Iar a doua zi, de 6 ori. Ceea ce însemna 52 de încercări zadarnice.

Era ora 4 după-amiază.

În acel moment, Mermoz a primit un mesaj decisiv din partea lui Daurat. De la Toulouse, acesta urmărise minut cu minut prin radio lupta, lui Mermoz. Cei doi conversaseră, peste Ocean, la fel de regulat şi lesnicios ca şi când ar fi făcut-o la un telefon.

Când pe laguna Bonfim, Mermoz a ratat şi cea de-a 52-a decolare, la Montaudran Daurat şi-a spus:

„Ajunge.”

Şi i-a transmis să îmbarce din nou poşta din America de Sud pe un avizo.

În postul de pilotaj, Mermoz citea şi recitea telegrama. Pe când stătea aşa la îndoială, vântul şi-a schimbat brusc

direcţia: sud-est. O înfiorare a parcurs laguna. Mermoz ta îndesat depeşa în buzunar şi a răcnit cu glas sălbatec:

„La drum!”

Într-un minut, cu o uşurinţă de necrezut, Contele de La Vaulx s-a ridicat în văzduh.

Cele 53 de încercări de decolare ale lui Mermoz. Pentru piloţi, fraza aceasta nu mai reclamă azi explicaţii. E un exemplu clasic. Curând va figura în manuale.

Când a văzut hula Atlanticului, Mermoz nu se sinchisea deloc de posteritate. Ce-i pasa lui de oamenii prezenţi sau viitori! Ce-i păsa de oboseala musculară şi nervoasă cerută de un efort, epuizant prin el însuşi! Ce-i păsa de cerul încărcat de nori ameninţători, de noaptea aceasta de cerneală, în ciuda lunii pline, în care a pătruns şi-n care a trebuit să lupte din răsputeri într-un coridor, la 50 de metri deasupra unei mări dezlănţuite, în timp ce pâclele, orizontul şi valurile făceau un singur tot! Ce-i păsa chiar şi de picăturile de ulei care, din când în când, îi împroşcau parbrizul!

Zbura, în sfârşit zbura. Aparatul acesta care părea sudat de apă, iată-l acum despicând aerul, intact, suplu, mobil în pofida încercărilor la care fusese supus, cu motorul funcţionând atât de rotund.

Dabry indica direcţia. Gimié „se desprindea” de Natal, prindea Noronha, abandona Noronha, lua contact cu Brentivy. În pofida trudei de sclav pe galeră pe care o reprezenta pilotajul nocturn prin furtună, Mermoz exulta.

Curând s-a ivit luna şi, odată cu ea, miracolul său. Oceanul s-a prefăcut într-o câmpie argintată. Pe lângă insula São Paulo a trecut un pachebot iluminat precum un oraş în zi de sărbătoare. Inima lui Mermoz era însă mai veselă decât a pasagerilor celor mai răsfăţaţi de viaţă. Zbura, pe sub cerul tăcut, prin gloria tandră a clarului de lună.

Strălucirea acesteia s-a stins când, la ora 6 dimineaţa, hidroavionul s-a înfundat în Ceaunul-cu-Negreală.

„Ultima încercare, şi-a spus Mermoz, vârându-şi capul în carlingă ca să evite, pe cât posibil, vaporii acizi în plină fuziune. Ultima. Când vom ieşi de-aici, o să fie ziua şi restul e

o simplă promenadă.”

Când însă soarele, atât de aşteptat, s-a iscat deasupra orizontului, Mermoz ar fi preferat să nu-i fi văzut vreodată lumina. Ea făcea vizibil dezastrul. Parbrizul, geamurile laterale, postul de pilotaj, totul era năclăit de ulei. Conductele se spărseseră pe undeva. Temperatura motorului creştea, creştea. Până la coasta africană mai erau 900 de kilometri. Imposibil de ajuns.

Mermoz a aruncat o privire oceanului brăzdat de valuri înalte şi i-a chemat pe coechipieri.

— Toarnă în motor rezerva de ulei (ea era de 35 de litri) i-a spus lui Dabry.

Iar lui Gimié:

— Anunţă-i pe cei de pe Phocée că vom ameriza cât mai aproape cu putinţă de ei.

Cel de al doilea avizo de salvare a transmis că se găseşte la 70 de kilometri şi a comunicat poziţia. Mermoz s-a îndreptat într-acolo. Apoi, minut cu minut, Phocée a început să comunice Contelui de La Vaulx coordonatele sale, dirijând astfel mersul hidroavionului după un fir invizibil. Deodată, emisiunile avizoului au încetat. Se afla mult prea aproape ca să mai poată fi recepţionat. Umbra norilor arunca pe apă mari pete întunecate. Pe fondul lor, Mermoz era incapabil să distingă minuscula navă. Or, amerizarea devenise urgentă. Presiunea uleiului era la zero, iar temperatura motorului atinsese 90°. În sfârşit, pe marea de culoarea ardeziei, vârstată toată de spumă, s-a desenat o trâmbă de fum.

Mermoz, care zbura la o înălţime de 200 de metri, a început să coboare pe nesimţite. Avea nevoie sa studieze peisajul Oceanului ca să decidă cum să manevreze. Era prima sa amerizare forţată..

Pe măsură ce se apropia de suprafaţa Atlanticului, crestele şi hăurile valurilor dobândeau volumul lor real şi ameninţător. Phocée tanga şi se lăsa când pe un bord, când pe altul. Balenierele care fuseseră lăsate la apă jucau ca nişte dopuri. Hula era puternică. În asemenea condiţii, hidroavionul trebuia fie aşezat pe creasta unui val, fie în scobitura lui, bine lipit de

masa lichidă. Altă soluţie nu exista.

— Depozitaţi sacii poştali în spatele cabinei şi staţi lângă ei, le-a strigat Mermoz coechipierilor săi, atenţie, amerizez!

La 30 de metri de el s-a format o vâlcea mişcătoare. A plonjat brutal între coastele ei biciuite de spumă şi a tras, violent, volanul spre el. Hidroavionul s-a cabrat şi s-a lipit de pântecul valului.

Operaţiunile care au urmat au fost executate ca de nişte automate. Gimié a deschis uşa cabinei. O balenieră, săltând şi prăvălindu-se, s-a apropiat de ei. Gimié i-a lansat o parâmă. Mateloţii au prins-o şi au tras baleniera lângă hidroavion. Mermoz, stând în picioare pe unul din flotoare, ud tot, şfichiuit de vânt, zgâlţâit de hulă, primea din mâinile lui Gimié sacii poştali şi-i azvârlea în ambarcaţiune. A riscat de cel puţin douăzeci de ori să lunece în apele întunecate şi clăbucite, străbătute încolo şi încoace de bande de rechini atraşi de prelungita staţionare a avizoului în aceste paragini.

Când să sară şi el în balenieră, Mermoz şi-a adus aminte că uitase să oprească motorul. A fost, dintr-un salt, în postul de pilotaj şi a tăiat contactul.

Baleniera, având la remorcă hidroavionul, i-a adus pe cei trei pe Phocée. Aparatul a fost prins cu un cablu de oţel de avizo. Mermoz spera să-l poată trage aşa până la Dakar. Însă un flotor s-a spart. Încetişor, Contele de La Vaulx s-a cufundat în Atlantic.

II.

CURCUBEUL

După contactul carnal cu deşertul, cu pădurea virgină şi cu Anzii, Mermoz a cunoscut şi strânsura fizică a Oceanului. Aşa şi trebuia, să simtă cu trupul său totul, arşiţă, ger, silex, nisip, zăpadă, junglă sau mare.

L-am întâlnit în acest moment. Un camarad comun mi-a promis că vom cina împreună. Îl aşteptam pe Mermoz într-un micuţ restaurant de pe strada Falguière. Aşezat la limita cartierului Montparnasse, pe o ulicioară pustie şi liniştită, cu pereţii acoperiţi de un tapet oarecare, cu cele câteva mescioare fără pretenţii, cu mireasma sa îmbietoare de jumări de gâscă, la care se adăugau amabilitatea patroanei şi căldura de iulie, cârciumioara degaja calmul cuviincios al unei pensiuni de familie de undeva din provincie, Când a intrat Mermoz, prietenul n-a trebuit să mi-l arate. Presa nu imprimase încă, pe pagini întregi, efigia pilotului. Trăsăturile şi statura lui îmi erau necunoscute. Cum ar fi fost însă posibil să nu recunoşti pe loc natura şi meseria omului cu umeri magnifici care apăruse în pragul uşii întredeschise, ţinând sus capul cu păr blond şi ondulat, şi care şi-a plimbat o clipă privirea prin micuţa încăpere, parcă mirată că e oprită, atât de repede, de pereţi? Nu era, nici ca om, nici ca pilot, la fel cu alţii. Se reflectau în el elementele primordiale, spaţiul. Părea uns cu seva şi pudrat cu polenul lumii.

Acest învingător, acest cuceritor, această apariţie mitologică s-a îndreptat spre noi cu un surâs care a imprimat brusc chipului său expresia unui copil dezarmat. Niciodată ca în acea seară, pentru că nici nu eram obişnuit cu el, n-am simţit în ce măsură acest zâmbet era mărturisirea unei esenţe eroice, dar atât de vulnerabile. Era timid şi plin de gentileţe. Era blând, sensibil, puţin absent. Trăda harul inepuizabil, incurabil, al generozităţii, al bunătăţii, al visării şi

al melancoliei. Glasul completa această confesiune involuntară. Grav, voalat, şovăitor. Cu acorduri surde. Îmbogăţit de o exaltare raţională şi de un cânt lăuntric. Hrănit cu reverii şi parcă rănit. Tot ce ulterior aveau să-mi dezvăluie şase ani de raporturi frăţeşti, s-a întrezărit acum, ca printr-un soi de spărtură şi de iluminare, în zâmbetul şi glasul lui Mermoz.

A durat doar o clipă. I-am vorbit de Reine, de Guillaumet, de Lécrivain pe care îi cunoscusem pe linia Casablanca—Dakar, de Toto, mecanicul de la Juby şi de Nubade, mecanicul de la Cisneros. Mermoz s-a simţit în largul său. I-a venit pe buze vocabularul terenurilor de aviaţie şi al hangarelor. A devorat bucatele umplându-ne de admiraţie. De aici încolo, a fost doar splendoare şi scânteiere fizică. Râsul i-a răsunat.

Pentru această simplitate, pentru forţa şi farmecul său, pentru acest echilibru unic între strălucirea virilă şi virtuţile spiritului, eu unul i-am aparţinut în întregime lui Mermoz de la această primă întâlnire. Dar el, de ce s-a împrietenit atât de repede cu mine?

Motivele încrederii sale cred că le cunosc bine. M-am gândit adesea la ele, aşa cum face oricine caută să priceapă natura unui dar inestimabil al vieţii. Şi dacă m-am decis să public aceste motive, o fac pentru că ele constituie, în acelaşi timp, temelia prezentei cărţi. Dacă nu mi-ar fi oferit afecţiunea lui, mi-ar fi dat oare Mermoz dreptul şi datoria de a-i istorisi existenţa?

Existau între noi câteva tangenţe imediate, sigure, incoruptibile. Iubeam aviaţia. Îmi începusem viaţa de bărbat odată cu ea. Scrisesem două cărţi despre oamenii văzduhului, cei din timpul războiului, şi cei din vremea de pace. Cu toată meseria mea de ziarist şi romancier, cu toată puzderia de distracţii, continuam să îndrăgesc zgomotul motoarelor şi al elicelor, la fel de tare ca şi în urmă cu treisprezece ani când sosisem la escadrilă[10]. Aveam şi eu gustul şi sensul camaraderiei, al forţei fizice, aveam şi eu

[10] În 1916, Joseph Kessel, în vârstă de 18 ani, s-a înrolat voluntar în aviaţia militară, participând la lupte ca observator-mitralior (N.T.).

nevoia vitală de a crede în frumuseţea Pământului, în bunătatea oamenilor, purtam şi eu în mine aspiraţia spre absolut şi o oarecare înclinaţie spre stările anxioase. Sigur, toate aceste elemente erau cu mult mai puţin afirmate, mai puţin strălucitoare şi pure ca la Mermoz. Facultatea lui de a fi pasional era sensibil superioară. Eu, mă mulţumeam să suspin după ideal. El însă îl găsise şi lupta ca să-i rămână credincios. Îşi făurise, pentru această luptă, o disciplină care-i menţinea instinctele într-o riguroasă ierarhie. Eu le lăsam pe ale mele să răbufnească la voia întâmplării, amestecând alandala şi binele, şi răul. În bezmeticiile mele, Mermoz recunoştea însă vechii săi demoni familiari. Indulgent cu prietenii, mă ierta că nu izbuteam să le fiu stăpân, iar uneori mă plângea. Şi, pentru că simţea nevoia să-şi admire prietenii, nutrea faţă de mine o stimă naivă, datorată faptului că avusesem mai multe posibilităţi decât el ca să mă instruiesc şi că puteam exprima în scris sentimentele pe care el, mai bine ca oricare altul, nu le destăinuia decât printr-o privire sau o inflexiune a vocii. Iată ce cred că l-a făcut ca, în trăncăneala veselă şi dezlânată pe care am avut-o atunci, în prima seară, în cârciumioara de pe strada Falguière, să-mi povestească deodată evadarea sa din Anzi.

Îmi amintesc de stupoarea cu care îi contemplam profilul, în vreme ce el, că să mă facă să înţeleg mai bine, îmi desena cele trei platforme, cele trei trambuline de pe care îşi lansase avionul, salvat de geniul lui Collenot.

— „Cum aşa! îmi spuneam crăpând de ruşine, habar n-am avut de această epopee! Eu care-mi petrec o bună parte din existenţă prin redacţii. Şi mai pretind că iubesc aviaţia. Atunci, câţi alţii au toate scuzele să ignore asemenea fapte? Îşi închipuie, pur şi simplu, că Mermoz a bătut recordul de distanţă pe circuit închis, ceea ce nu prea le poate înflăcăra imaginaţia; că a reuşit să traverseze Atlanticul, după ce o jumătate de duzină de alţi piloţi au făcut-o, şi că, ratând întoarcerea, a avut norocul să fie pescuit de un vapor. Nu-i de mirare că va fi rapid dat uitării, dacă nu cumva a şi fost.”

Concluzia acestui monolog interior a fost o exclamaţie:

— Maine voi scrie un articol despre această aventură!

— A nu, a replicat Mermoz cu vioiciune, asta nu-i pentru ziare.

Şi-o fi închipuit, pesemne, că m-a jignit, pentru că a avut zâmbetul său extraordinar, aproape feminin din pricină excesului de gentileţe, şi a adăugat:

— E numai pentru noi.

Întâlnirea noastră următoare, la câteva zile distanţă, a fost nai puţin potolită. L-am tras după mine pe Mermoz într-unul din acele restaurante ruseşti care la acea vreme erau încă numeroase în Montmartre. Mai aveam cu noi un prieten de-al lui Mermoz, pentru care acesta din urmă nutrea de pe acum o afecţiune tandră şi puternică de frate mai mare — deşi, în realitate, el era cu zece ani mai mic — afecţiune care avea să sporească şi să se adâncească până la cea din urmă zi. Martinov fusese ofiţer de gardă în armata ţarului. Trimis în misiune oficială în Franţa, el luptase apoi în rândurile Legiunii Străine. Avea o faţă rotundă, viu colorată, cu ochi candizi şi credincioşi. Prietenia o concepea ca pe meseria sa de ostaş: fără discuţii. Mermoz îl cunoscuse la bordul lui *Groix,* în drum spre Argentina. Martinov fusese unul din cei care subscriseseră cu fonduri pentru traversarea Atlanticului cu un avion cu roţi, traversare pe care decizia Ministerului Aerului o făcuse imposibilă.

Pentru Martinov, cântecele şi dansurile ţigăneşti, ca şi vârtejurile luptătorilor caucazieni nu prezentau nimic nou. Pentru Mermoz însă, ele au fost o revelaţie o pogorâre feerică în infernurile radioase, ale căror voluptăţi şi le interzisese. Chemările inaccesibile, poezia brutală şi senzuală, nefericirea şi bucuria, alternate, dezlănţuite, fără frâu, otrava nostalgică a acestor voci miraculoase şi îndurerate, a acestor trupuri lascive şi lunecoase, toate îşi găsiseră rezonanţă în el. Fiecare notă, fiecare acord, fiecare mişcare îl încântau, îl emoţionau, îl pustiau. Nu mai lua în seamă vinul pe care i-l vărsau întruna bărbaţi cu feţele smede, înveşmântaţi în galben-sulf ori în roşu-stacojiu şi femei cu cozi imense, cu

mâini prelungi şi brune, sonore de-atâtea mărgele şi salbe. Duhurile barbare ale stepelor şi şleaurilor fără sfârşit l-au înstăpânit. A simţit nevoia de aer, de spaţiu. Şi cum vrăjitorii îl reţineau în peştera lor, şi-a smuls cravata şi şi-a lepădat vestonul. Coloana gâtului a ţâşnit din despicătura cămăşii. Muşchii de bronz ai torsului au prins să joace. Viţele de păr s-au încolăcit precum şerpii sculptaţi ai antichităţii. Uluit, am crezut că-l văd pe Dionysos.

Abia mult mai târziu mi-am dat seama şi am admirat câtă putere de voinţă, ce încăpăţânare sălbatică a trebuit să pună în mişcare Mermoz ca să domesticească această nevoie de frenezie, această latură bahică a eului său. Şi cum a ştiut să canalizeze forţa ce zăcea în el spre ţeluri mai pure. În seara aceea n-am făcut decât să încing tot mai tare dracii ţiganilor. Am fost teribil de fericiţi şi am băut la nesfârşit, spărgând cristalul paharelor pentru tutuiala noastră.

Apoi, Mermoz a plecat la Toulouse ca să încerce un nou aparat Latécoère cu care sconta să facă, înaintea lui Costes, drumul Paris—New York.

Câteva săptămâni la rând Mermoz a continuat zborurile sale experimentale. Era pe deplin satisfăcut. Într-o dimineaţă, cu nimic deosebită de altele, Mermoz a urcat în avion pe terenul de la Montaudran. Ca de obicei, mecanicul l-a întrebat dacă ia şi paraşuta şi, ca de obicei, Mermoz a refuzat. Daurat însă l-a obligat să şi-o atârne la spate.

Cu o încărcătură de 6.000 de kilograme, Mermoz a urcat fără dificultăţi la 5.000 de metri, studiind comportarea avionului la această altitudine. Apoi a coborât în spirale până la 1.000 de metri. Ajuns la acest palier, urma ca timp de trei minute să zboare cu viteza maximă. Prin faţa ochilor se derula un peisaj familiar: coline, câmpia, orăşelul roz, panglica râului. Odată ajuns la înălţimea prevăzută, Mermoz a lansat motorul din plin. Câteva secunde avionul a zburat aşa cum se aştepta să zboare. Brusc însă comenzile i s-au smuls din mâini. Le-a înşfăcat la loc, dar în van; parcă strivit de un baros gigantic, fuzelajul se torsiona, se dezarticula.

Orice tentativă de pilotaj devenise imposibilă. Avionul se sfărâma în aer. Era sfârşitul.

„Nu!”, a refuzat Mermoz.

Şi-a adus aminte de paraşuta pe care, dintr-o pornire inexplicabilă, acceptase s-o ia pentru prima oară în viaţă. N-a putut însă utiliza acest mijloc de salvare. Uşa avionului era blocată de deformarea metalului. Nici măcar forţa lui Mermoz n-a izbutit s-o deschidă. Avionul se răsucea într-o vrie dementă. Mermoz a încercat să se azvârle prin trapa amenajată în plafonul cabinei şi care acum se afla orientată către pământ. Lăţimea umerilor l-a împiedicat să treacă. Înlănţuit de fuzelaj, se prăbuşea cu capul în jos, biciuit de aerul care sufla năprasnic. A văzut cum se desprinde aripa stângă a aparatului. În spatele lui, rezervorul de benzină s-a despicat în două inundându-l. Solul urca spre el cu o viteză de coşmar. Într-un târziu, cu o scrâşnitură de cataclism, plafonul postului de pilotaj în care era încastrat a cedat, s-a fărâmiţat şi Mermoz n-a mai fost decât una din rămăşiţele avionului, sfărâmat, sfâşiat, pulverizat. A căzut, ca o bucată de fontă, vreo două sute de metri. Apoi, s-a simţit zgâlţâit de un şoc teribil şi a avut impresia că e agăţat în vid. Se deschisese paraşuta. Instinctiv a privit în sus. Avionul continua să se dezagrege. Bucăţi de metal, buloane, tot soiul de fiare îl împroşcau ca dintr-un şrapnel, sfâşiind pânza salvatoare, precipitând căderea. Coada avionului s-a detaşat în bloc, trecând pe lângă el la numai câţiva metri.

Mermoz a văzut pământul aproape de tot. Deschisă prea târziu şi găurită, paraşuta nu şi-a îndeplinit decât pe jumătate misiunea. A atins solul cu o viteză de 14 metri pe secundă, căzând în picioare. Numai elasticitatea şi forţa muşchilor săi l-au ferit de un accident foarte grav. S-a ales doar cu o coastă fisurată, cu leziuni interne şi cu o ruptură de muşchi în regiunea inghinală.

„Nu-mi sunase încă ceasul” i-a scris mamei sale.

Ştirea am aflat-o din ziare; câteva rânduri într-o pagină de serviciu.

Deşi a suferit multă vreme de pe urma şocului — o jenă constantă în muşchii de pe faţa internă a coapselor şi curbaturi de natură nervoasă care îl privau de principala sa resursă de recuperare: somnul — Mermoz nu s-a odihnit nici măcar o lună. În octombrie a făcut un curierat la Casablanca. Apoi s-a apucat să pună la punct hidroavioanele Aeropoştalei şi, ca să nu-şi iasă din mână, a asigurat poşta aeriană până la Alger. Între timp, avea numeroase discuţii cu inginerul Bernard, un constructor de avioane, care era pe punctul de a termina un aparat cu rază mare de acţiune. La bordul acestuia, Mermoz urma să încerce un zbor fără escală Paris—New York, sau Paris—Buenos Aires. I se ceruse să părăsească America de Sud ca să realizeze legături transoceanice regulate. De vreme ce accidentul noului Laté îl priva de un aparat al Companiei, era hotărât să ia un altul.

În plus, de parcă n-ar fi zburat destul, a mai cumpărat, jumătate-jumătate cu Martinov, o avionetă de turism, distrându-se copios cu această jucărie.

La Marsilia, care devenise principalul său loc de reşedinţă, îl aştepta o bucurie mai serioasă. Etienne şi Guillaumet sosiseră în vederea obţinerii brevetului de piloţi de hidroavioane. Mermoz fusese cel care-i ceruse. Îşi pregătea de pe acum echipa în vederea traversărilor comerciale ale Atlanticului. Cea de pe ruta Casablanca-Dakar, apoi Buenos Aires şi Anzii. Au petrecut seri minunate vorbind despre Ocean.

La începutul anului 1931, zvonuri ciudate au ajuns la urechile celor trei piloţi. Se şoptea că Aeropoştala e ameninţată cu falimentul. Prins în vârtejurile unei perturbaţii economice generale, Marcel Bouilloux-Laffont încheiase câteva afaceri proaste... Întreprinderile lui erau interdependente. Avea numeroşi duşmani, atât în cercurile financiare, cât şi în cele politice. Dacă se poticnea, nimeni nu l-ar fi cruţat. Crahul ar fi fost total. Liniile lui aeriene n-ar fi scăpat nici ele de dezastru.

— Ce părere ai, Jean? îl întrebau Etienne şi Guillaumet pe şeful lor, care, într-un fel, era şi mentorul lor spiritual.

Mermoz dădea din umeri şi râdea. Prin funcţiile administrative deţinute în Argentina, cunoscuse mai bine decât camarazii săi puterea lui Bouilloux-Laffont. Îşi amintea de docurile sale, de porturile, de căile ferate, de băncile sale. Îşi amintea cum, în numele său, tratase de la egal la egal cu guverne. Îi reveneau în memorie chipul lui Bouilloux-Laffont şi zborurile făcute împreună. Sălbateca energie a acestui cap cu păr alb, tinereasca impetuozitate a mişcărilor sale, glasul lui, dragostea îndârjită, dezinteresată pentru dezvoltarea imperiului său aerian, proiectele grandioase de cuprindere a întregii Americi de Sud, tronsoanele ce urmau să fie împinse până în Antile, contractul cu Azorele, premisa unei linii peste Atlanticul de Nord... Era oare cu putinţă ca un om de o asemenea anvergură, cu asemenea elanuri să se lase doborât, dezrădăcinat?

— Să-i lăsăm să flecărească, iar noi să preparăm viitorul Liniei, exclama, în astfel de cazuri, Mermoz.

Între timp, rumoarea a devenit publică. Articolaşele din gazetele de specialitate au început să se transforme în titluri pe prima pagină a ziarelor serioase. Afacerea Aeropoştalei a explodat.

Adversarii lui Bouilloux-Laffont susţineau că, întrucât criza mondială afectase ansamblul întreprinderilor sale, Bouilloux-Laffont a vrut să acopere pierderile cu fondurile Aeropoştalei, convins că guvernul nu va putea abandona o operă franceză de asemenea importanţă şi că, într-un fel sau altul, îi va sări în ajutor. Partizanii lui asigurau, dimpotrivă, că Bouilloux-Laffont, orbit de pasiunea sa pentru Linie, pierduse simţul său ascuţit de om de afaceri şi că plasase Aeropoştala mai presus de toate interesele şi de orice prudenţă. Ca s-o slujească, dar ca să slujească, în acelaşi timp, şi prestigiul ţării sale (cele două aspiraţii erau indisolubil legate), investise în Aeropoştală capitaluri enorme, îşi epuizase toate creditele, acceptase deficitul necesar, aşteptând marile beneficii care erau inerente (ceea ce era întru totul adevărat). Statul îi promisese că va reînnoi contractul. Să-şi ţină Statul promisiunea şi Bouilloux-Laffont e salvat.

Care dintre versiuni era cea justă? Lipsindu-mi documentele şi talentele de judecător de instrucţie, nu mă pot pronunţa. Însă, după convorbirea pe care am avut-o cu Marcel Bouilloux-Laffont, la Rio de Janeiro, în 1937, constatând exaltarea pe care acest bătrân o nutrea faţă de o linie imperială ce nu-i mai aparţinea, emoţionanta tandreţe pe care o conservase pentru piloţii săi din epoca eroică, seninătatea filozofică faţă de propriul său destin şi de oamenii care-l huliseră, sunt de părerea celor care afirmă că, dacă Marcel Bouilloux-Laffont a săvârşit o greşeală, este aceea de a fi văzut prea în mare pentru Aeropoştală, de a fi dorit prea multe pentru aviaţia franceză şi de a fi încercat să facă, prin curajul, impetuozitatea şi credinţa sa, ceea ce ar fi trebuit Franţa să facă.

Mermoz n-a cunoscut îndoiala. Nu s-a îndoit nici de victoria lui Bouilloux-Laffont. Chiar şi atunci când piloţii nu şi-au mai încasat lefurile şi au continuat să-şi rişte viaţa pe credit, chiar şi atunci încrederea lui Mermoz n-a fost ştirbită.

Între timp, avionul lui Bernard a fost gata. Mermoz s-a îmbarcat pentru Oran de unde urma să atace recordul de distanţă în circuit închis, probă indispensabilă înaintea unui raid de anvergură. L-a câştigat după o rundă de 57 de ore.

Mermoz a revenit la Paris ca să asiste la desfăşurarea dramei financiare, politice şi sociale care-i angaja întreaga viaţă profesională şi spirituală. Contrar speranţelor sale, dificultăţile Aeropoştalei nu şi-au aflat soluţia. Bouilloux-Laffont lupta cu furia unui bătrân mistreţ încolţit. Dar nici fentele lui, nici izbiturile sale năprasnice nu reuşeau să-l dezbare de haita ce-l împresura. Concurenţi fără noroc, clienţi refuzaţi, politicieni duşmani ai fratelui său, care era vicepreşedintele Camerei, gangsteri şi apaşi de ultimă oră, oameni cinstiţi, înşelaţi de adversarii săi, financiari la veşnică pândă, şantajişti, toată această liotă s-a abătut asupra lui. Nu ceda, le ţinea piept, dar mai mult nu putea face.

La Aeropoştală s-a instalat dezordinea. Dacă nu exista stăpânul, nu mai existau nici credite. Construcţiile în curs s-

au oprit. Marele patron nu mai era. Toată lumea s-a pus pe comandat. Mermoz a fost atras în această oribilă încăierare. Acum avea un nume. Traversarea Atlanticului, recordul pe aparatul lui Bernard l-au făcut cunoscut. Dar, mai ales, personalitatea sa morală începuse să-şi spună cuvântul. Era la Paris şi toţi cei care-l întâlneau deveneau sensibili la farmecul său. Era frumos, era curat, pur şi măreţ. Nu căuta nici un avantaj. Nu umbla nici după bani, nici după onoruri. Gândea ceea ce spunea. Spunea ceea ce gândea. Credinţa pe care o avea îi dădea o elocvenţă simplă şi inspirată. Paul Painlevé[11] declara că oricine ar fi mândru să aibă un fiu ca Mermoz. Chiar şi cei mai încrâncenaţi rămâneau impresionaţi de această prezenţă. Gloria sa născândă şi influenţa sa magnetică, Mermoz le-a aruncat în balanţă, pe talerul Aeropoştalei şi-al lui Bouilloux-Laffont. Îl iubea pe acest conducător cu păr alb, autoritar, impetuos, pe care-l purtase printre ceţuri şi cicloane şi care, la rându-i, iubea aviaţia ca un tânăr. Îi era recunoscător pentru încrederea acordată, pentru constantul său sprijin. Dar, mai ales, îl văzuse defrişând, hectar după hectar, graţie largheţei şi voinţei sale, terenuri de pe care decolau, tunând, avioane, sau construind, piatră cu piatră, piesă cu piesă, hangare, ateliere, piloni.[12] Se aplecase împreună cu el peste hărţi, trasând itinerarele noilor linii şi fremătase de aceeaşi emoţie la gândul viitoarelor reţele.

Şi toate acestea se găseau acum în pericol?

Când sinecurile, incapacitatea, protecţionismul, ignoranţa provocau delapidări de miliarde, se ezita în acordarea celor 80 de milioane promise Aeropoştalei pentru că partidele politice se sfâşiau între ele disputându-şi agonia acestei societăţi şi pentru că aşa-zişii stăpâni ai momentului se

---

[11] Paul Painlevé (1863—1933), matematician şi om politic francez. Ca om de ştiinţă s-a ocupat de analiza matematică şl de mecanică. A fost preşedintele Consiliului de Miniştri în 1917, 1925. (N.T.).

[12] Ani de-a rândul, n-au existat în America de Sud construcţii mai frumoase. Germanii şi Americanii au invidiat aceste infrastructuri model. (N.A.)

temeau de ele? Ei bine, dacă pentru salvarea Liniei trebuia jucat acest joc el, Mermoz, în ciuda scârbei sale fără margini, în ciuda ruşinii de sine însuşi, încercate nu o dată, el, Mermoz, cel din deşert, din Anzi, de pe Ocean, va intra în horă. A bântuit ministerele, a dejunat şi a cinat cu politicieni, a acceptat, ca să-i câştige de partea sa, pe directorii marilor publicaţii, a figurat la recepţii, la sărbătoriri, la baluri de binefacere. A încercat — foarte neizbutit — să zâmbească unor mutre pe care le dispreţuia a strâns nenumărate mâini, chit că, după aceea, a trebuit, adesea, să şi le şteargă pe ale sale.

Între timp, în lumea largă, cerul se cutremura de tunetul motoarelor. Englezi, nemţi, americani, olandezi, italieni porneau la cucerirea căilor văzduhului. Pretutindeni, aparatele lor băteau avioanele Franţei. Erau mai numeroase, mai rapide, mai sigure. O politică realistă, sprijinită, sub toate formele, de statele interesate, lărgea reţeaua aeriană şi ameliora performanţele maşinilor zburătoare. Datorită lui Latécoère, a lui Bouilloux-Laffont, a lui Daurat şi a unui mănunchi de piloţi incomparabili, Franţa dobândise în materie de aviaţie poştală — şi asta în pofida rutinei, indiferenţei, stupidităţii birocratice — un avans de trei ani asupra celorlalte naţiuni. Îl pierduse însă. Graţie piloţilor care prin miracole cotidiene conservau nişte iluzii asupra materialului de care dispuneau, nădejdea că nu vor rămâne prea în urmă mai putea fi, cât de cât, întreţinută. Nu era, însă, decât o chestiune de timp.

Fiecare zi pierdută, Mermoz o resimţea ca o pierdere a propriului său sânge. Presa, implora, ameninţa. Politicienii îşi vedeau mai departe de discursurile lor, tranzacţii obscure se înnodau şi se deznodau pe culoare. Iar cei care guvernau nu cutezau să ia vreo decizie. Uneori, Mermoz simţea că nu mai poate.

Atunci pleca la Toulouse, petrecea o noapte la *„Marele Balcon”,* lua sacii pentru Casablanca şi o pornea la drum. Îi regăsea la escale pe camarazii săi, pe mecanici şi îi iubea şi mai mult pentru tăcerea lor. Când nu găsea un loc liber pe

acest itinerar, se ducea la Marsilia, survola Mediterana, se lupta cu mistralul, ameriza forţat pe o mare dezlănţuită şi aştepta calm să fie pescuit. Iar dacă timpul nu-i permitea, atunci făcea un salt până la Villacoublay şi-şi încerca *Bernard*-ul.

Întrucât constructorul avusese greutăţi băneşti, Mermoz, ca să asigure echipamentul radio şi plata poliţei de asigurare, se implicase total din punct de vedere financiar, împrumutase 200.000 de franci; vânduse Potez-ul său de turism şi maşina; trăia în cele mai modeste locuinţe şi se priva de orice plăcere. Nu putea abandona ultima sa şansă de evadare, visul său atlantic.

L-am însoţit adesea în vizitele sale de îndrăgostit pe care le făcea avionului. Aparatul era superb, ca un pur-sânge; dar şi mai superbă era privirea cu care-l învăluia Mermoz!

Recordul stabilit de el în Oran a fost bătut în scurt timp. S-a întors în acel oraş ca să şi-l redobândească. Pista, muiată de ploi, a cedat sub cele 10 tone ale avionului în timp ce acesta rula cu o sută la oră ca să poată decola. Una din roţi şi-a pierdut pneul. Trenul de aterizaj s-a torsionat, aripile au atins solul. Graţie unui efort convulsiv al întregii sale fiinţe, Mermoz a izbutit să redreseze şi să evite sfărâmarea. Cei 7.000 de litri de benzină n-au luat foc.

La Paris însă se vorbea de suprimarea Liniei. Cică ar fi costat prea mult menţinerea ei în viaţă. Iar Balbo a traversat, între timp, Atlanticul de Sud în fruntea unei escadre aeriene. La Rio de Janeiro, la Buenos Aires, noii învingători erau primiţi triumfal. Cei vechi fuseseră uitaţi.

Mermoz, care nici măcar nu bănuia ce-ar putea fi invidia, exulta în faţa acestei magnifice performanţe. Îl entuziasma caracterul ei colectiv şi îngemănarea în efort a oamenilor cu maşinile. Când însă îşi muta privirea la ceea ce se întâmpla, în jurul lui, îi venea să plângă de ruşine.

— Cum de nu înţeleg? îmi striga el. Cum e posibil ca oamenii să fie atât de stupizi, atât de mici, atât de laşi?

Nu-şi contenea sforţările. Îşi impunea să-i frecventeze pe imbecili, pe pigmei, pe molâi. A încercat, să-i convingă, să-i,

încălzească, să-i înalţe. Îngrijorării care-l chinuia pentru soarta Liniei sale se adăuga acum suferinţa pe care o încerca faţă de goliciunea sufletească a unor oameni ce, prin aspectul lor exterior, păreau a face parte din aceeaşi specie biologică ca şi el. De câte ori nu mi-a fost dat, în acest răstimp, să surprind pe chipul lui Mermoz, atunci când uita să se controleze, o expresie de fiinţă nedumerită şi hăituită? Această josnicie, această indiferenţă îi furau din frumuseţea de a trăi.

Tot atunci, o veste cumplită s-a abătut asupra lui Mermoz şi a soţiei sale.

Fratele acesteia, fascinat de exemplul lui Mermoz, se angajase în aviaţie. La şcoala de la Istres a dat dovadă de strălucite calităţi. Poseda fineţe în manevre, prudenţă, voinţă şi curaj. Mermoz se mândrea cu el. Îi supraveghea ucenicia ca pe aceea a unui frate mai mic. A fost fericit când l-a văzut dobândind galoanele de caporal-şef. Mermoz apucase chiar să ceară afectarea tânărului la baza de la Alger unde l-ar fi putut întâlni adesea cu prilejul curselor peste Mediterana. Ce-i rămăsese caporalului-şef de efectuat erau doar câteva zboruri de antrenament. La unul din ele, printre ultimele, tocmai când se pregătea să aterizeze, un camarad, care nu-l observase, i-a tăiat în două fuzelajul. Cei doi elevi s-au sfărâmat de pământ. Cumnatul lui Mermoz urma să împlinească 20 de ani.

Durerea lui Mermoz a fost adâncă şi gravă. A suferit din pricină că „frăţiorul său spiritual întru aviaţie”, aşa cum îl denumea, l-a precedat în moarte. Suporta greu această răsturnare a legilor firii. Dar dragostea pentru aviaţie nu a diminuat. Dobândise obişnuinţa sângelui pe care ea îl reclama. Socotea că nu există sfârşit mai frumos decât acela în serviciul ei. Se mai gândea că băiatul trecuse peste marele prag, senin şi fără deziluzii. Şi că, nefăcând nici o greşeală de pilotaj, dispăruse în stare de graţie. Fusese doar mâna fatalităţii, sau, mai curând, a acelei divinităţi al cărei suflu

Mermoz îl simţise în Anzi, pe platoul condorilor, şi al cărei chip îl zărise, după ce scăpase de Ceaunul-cu-Negreală, reflectându-se în Atlanticul poleit de lună. S-a supus vrerii acesteia şi a jurat să o slujească din ce în ce mai bine, din ce în ce mai temerar şi, deoarece pretindea atâtea vieţi, fie ca viaţa lui să fie întotdeauna oferită exigenţelor ei. Erau demult apuse vremurile când ezita între o femeie şi zbor. Sacrificiul vieţii sale familiale se consumase.

Într-adevăr, dacă această moarte s-a încadrat, pentru Mermoz, într-o ordine lumească pe care o acceptase demult şi a cărei crudă şi nobilă armonie o percepea, soţia s-a revoltat. Îl adora pe tânărul său frate. Printr-o firească substituţie, a acuzat aviaţia de durerea pricinuită şi, ca reprezentant al acesteia, pe Mermoz. El fusese cel care, prin viaţa sa, prin exaltarea sa, prin deificarea zborului îl fascinase pe băiat. El fusese cel care aplaudase ideea de a se angaja. Şi, în sfârşit, el era cel care găsea acceptabil acest oribil accident.

Poate că aceste cuvinte n-au fost pronunţate tocmai aşa, dar ele au existat în lacrimi, în atitudini, în întreaga atmosferă ce s-a ţesut în jurul celor doi. Pentru tânăra femeie, tot ce-i amintea de aviaţie i-a devenit odios. Deja aceasta din urmă se dovedise o rivală atotputernică atunci când era vorba de soţ; acum îi răpise şi fratele. Mermoz a suferit cum nu mai suferise niciodată. Înţelegea că durerea o asmuţise pe nevasta sa împotriva aviaţiei. O înţelegea însă cu mintea şi nu cu inima; pe-a lui, zeiţa înaripată continua s-o umple. Ei îi aparţineau toate gesturile sale, toate gândurile. Şi nu putea face nimic ca să împărtăşească durerea unei fiinţe pe care o iubea cu o tandreţe infinită cât timp această durere îmbrăca veşmintele urii împotriva aviaţiei pe care o iubea şi mai mult. A înţeles definitiv că e născut să se închine în faţa unui singur altar. Şi-a reproşat că este dur. Dar, în acelaşi timp, n-a vrut să renunţe la această duritate.

Pe ruta Casablanca-Dakar sau pe cea de la Marsilia la Alger, Mermoz îşi redobândea echilibrul.

„Am cunoscut, scria el pe atunci, tortura setei în deşertul Arabiei, după ce îmi luase avionul foc în zbor. Am cunoscut captivitatea maură, strânsoarea Cordilierei Andine, pana în pădurea virgină din inima Braziliei, coborârea cu paraşuta după sfărâmarea în aer a avionului la Toulouse, pana din Atlanticul de Sud, amerizarea pe timp de furtună pe Mediterana. Ce-aş mai putea cunoaşte acum în plus? Nu-mi pierd timpul cu astfel de întrebări, şi-mi zic doar că viaţa e frumoasă şi că e bine s-o trăieşti... Că-s tare nefericiţi cei care nu-şi iubesc meseria aşa cum mi-o iubesc eu şi nu ştiu nici să extragă, nici să aprecieze toate senzaţiile sănătoase şi viguroase, toate impresiile puternice şi magnifice pe care ea le dăruie celor ce-o iubesc."

Este cu adevărat admirabil că, în vârtejul atâtor nenorociri, lui Mermoz îi era de ajuns să ia în mâini comenzile unei maşini zburătoare ca să regăsească asemenea accente.

Atlanticul rămânea însă obsesiva sa pasiune. Îşi făgăduise să-l includă Liniei sale; o va face, orice şi oricine i-ar sta în cale.

O reuniune oficială i-a stârnit şi mai mult dorinţa. Italo Balbo, mareşal al Aerului al Italiei i-a invitat la Roma pe toţi cei care, indiferent de naţiune, traversaseră Atlanticul, fie pe la nord, fie pe la sud. Printre invitaţi, Mermoz nu era nici cel mai glorios, nici cel important. Şi totuşi, chipul şi ardoarea sa au dominat asistenţa. Balbo l-a remarcat şi l-a tratat ca pe un prieten, de la egal la egal. S-au despărţit legaţi printr-o afecţiune din cele mai frumoase. Mermoz a vizitat şcoala aeriană de la Ortebello, un soi de lăcaş de cult al aviaţiei. A văzut grija şi dragostea cu care Italia îşi înconjura piloţii, uzinele model, a constatat efectele unei politici îndrăzneţe şi pragmatice în materie de construcţii aeronautice. Când s-a întors în Franţa, încăierarea în jurul Aeropoştalei se transformase în scandalul cel mai mocirlos.

Nu încape îndoială că Marcel Bouilloux-Laffont ar fi sfârşit

prin a ieşi biruitor, dacă fiul sau cel mare n-ar fi avut o inspiraţie fatală. I-a acuzat pe adversarii tatălui său că s-au vândut Germaniei, pretinzând că ar avea dovezile necesare. A început un proces. Dovezile s-au dovedit a fi false. O adunătură de escroci, de falsificatori, de agenţi dubioşi, de spioni şi contraspioni, de şantajişti, de aristocraţi declasaţi, de prieteni trădători au depus în defavoarea fiului. Acesta şi-a plătit greşeala cu doi ani de închisoare. De data aceasta, Aeropoştala fusese rănită mortal. În timpul dezbaterilor care au durat câteva săptămâni, Mermoz, care-şi închipuise că explorase până la fundul fundurilor smârcurile fiinţei omeneşti, a cunoscut ceva şi mai jalnic.

Până atunci, când simţea că se înăbuşe prea tare, când nu mai putea zâmbi sincer cucoanelor încărcate de bijuterii şi acorda interviuri ziariştilor care-i denaturau spusele şi făceau ca până şi cele mai frumoase amintiri să-i devină odioase, pleca să respire aerul Liniei şi reînvia. S-a întâmplat însă ca până şi oamenii Liniei să fie intoxicaţi de miasmele care se degajau din mlaştina în care se înnămolea Aeropoştala. Cei pe care mâna inflexibilă a lui Daurat îi lansase şi-i menţinuse pe o cale dură, mortală, dar strălucitoare şi dreaptă, s-au simţit brusc fără cârmă şi fără cârmaci. Mai întâi două persoane, apoi patru, apoi şase s-au apucat să dea ordine. S-au format clanuri şi, o dată cu ele, au apărut ambiţia, interesele, ura. Daurat, Dautry, Serre, Cangardel, fiecare şi-a avut partizanii săi. Şi dacă ei luptau cu îndârjire pentru principii uneori opuse, mărunţii subalterni, rataţii, turnătorii din naştere, pescuitorii în ape tulburi, se simţeau în largul lor. Se împroşcau cu lături, se spionau, se denunţau. A intervenit şi politica. Piloţii, îndopaţi cu minciuni, îmbătaţi cu insinuări infame, au pierdut tot respectul, toată încrederea în cei care-i conduceau.

Oare ca să ajungem aici, se întreba Mermoz, a fost nevoie ca Pallierès să moară, ca Gourp să agonizeze ros de cangrenă, ca Erable să fie asasinat, Erable din care nu mai găsise decât un smoc de păr în nisipurile lui Rio de Oro? Pentru aşa ceva a trebuit ca Delaunay să aibă mâinile arse,

ca Lècrivain să piară în mare, ca Pranville şi Négrin să moară înecaţi, ca Hamm şi Barbier, aceşti doi camarazi atât de buni, să se sfărâme, în urmă cu şase luni, pe coasta Braziliei, ca avizoul *Aeropoştal J* să se scufunde în timpul unei furtuni cu 40 de oameni la bord? Să înnebuneşti, nu alta!

Neputincios, Mermoz privea cum se fărâmiţează, cum se spulberă spiritul Liniei la fel cum se sfărâmase în bucăţi deasupra câmpiei toulousane avionul care-l ţinea ferecat de metalul său. Atunci însă nu încercase nici pe departe groaza care l-a cuprins constatând cum totul crapă, cum totul se descompune în supremul său refugiu, în adevărata sa familie.

> *„În acest moment,* scria el bunicilor*, mă simt lipsit complet de curaj. Mi-ar trebui două luni, petrecute undeva, într-un fund de ţară, singur, singurel. Din fericire, bucuriile pe care mi le dă meseria se reîmprospătează. Dar dacă n-ar exista ele, ar trebui să plec departe de tot ca să evit prăbuşirea.”*

Ca să pună capac la toate, Mermoz a constatat la una din probele lui Bernard că aparatul vibrează şi se deformează în zbor. Constructorul nu mai avea bani. Ministerul refuza cel mai mic sprijin. Iar el, Mermoz, era ruinat, dator vândut, fără o leţcaie.

Trecuseră treizeci de luni de când, pescuit de *Phocée*, privise cum dispare în valuri *Contele de La Valux.* Ca să cucerească Americile îi trebuiseră doar douăzeci.

Să se fi oprit oare acea traiectorie fără cusur, acel suiş magnific pe care-l urmase din Spania până la clarul de lună de la ecuator? Mermoz n-o putea crede. Întreaga sa fiinţă refuza aşa ceva. Dar poate că, în ciuda acestui refuz, îndoiala ar fi sfârşit prin a-l doborî, dacă la finele anului 1932 nu l-ar fi întâlnit pe Couzinet.

În manualele şcolare istoria lui René Couzinet ar fi putut sluji drept ilustraţie clasică pentru păţaniile unui inventator de geniu. Provenit dintr-o familie modestă, Couzinet şi-a

terminat studiile la Şcoala de Arte şi Meserii. Serviciul militar şi l-a făcut la aviaţie ca sublocotenent-observator. La Bourget[13], unde a fost afectat, tânărul inginer a schiţat planurile unui avion de tip nou. De atunci, din acele îndepărtate vremi, concepţia sa fundamentală n-a variat. El s-a gândit că ceea ce ameninţa în primul rând securitatea zborului era pana mecanică şi că este necesar să existe în permanenţă un motor de rezervă. Pornind de la acest principiu, el a radiat din mintea sa toate aparatele cu un singur organ de propulsare. Soluţia problemei era avionul plurimotor, Iar motoarele trebuiau să posede o asemenea putere încât, dacă unul din ele se opreşte, aparatul să-şi poată continua zborul. Era teoria excedentului de putere. În plus, construcţia interioară a noii maşini trebuia să permită mecanicului aflat la bord să ajungă la organul avariat şi să-l repare în timpul zborului.

După reflecţii şi calcule, sublocotenentul Couzinet s-a oprit la formula trimotorului. De atunci, toţi constructorii de avioane din lume au evoluat în acest sens, copiind, într-o măsură mai mare sau mai mică, metoda.

Când a părăsit regimentul ca să revină la viaţa civilă, Couzinet avea 24 de ani. Părea însă şi mai tânăr din pricina subţirimii sale, a unei pieli foarte albe, a unei expresii simple şi directe a feţei. Nu poseda un franc. Nu avea nici o relaţie. Şi totuşi, voia să construiască un trimotor.

Un altul în locul său ar fi dus planurile unei uzine solide, dispunând de mijloace, financiare puternice, având contracte cu Statul. Lui Couzinet nici nu i-a trecut prin minte. Avusese o idee. Lui îi revenea deci să-i dea viaţă, fără fonduri şi fără sprijinitori influenţi. Era o nebunie. Dar cine ar putea stabili vreodată frontiera care separă nebunia de credinţa într-o cauză? Deseori, nebuni dintr-aceştia fac ca lumea să păşească înainte.

Couzinet credea atât de tare în concepţia sa, fiinţa lui

---

[13] Le Bourget, o suburbie situată în partea de nord a Parisului, centru de construcţii aeronautice şi, multă vreme, principalul aeroport al Franţei (N.T.)

respira atâta ardoare, atâta probitate, încât încrederea lui a fost molipsitoare. Mallet, hotelierul său, pilot de război, şi camarazii din fosta sa escadrilă l-au susţinut primii cu modestele lor resurse. Propagandişti voluntari, şi-au sâcâit toţi prietenii. Din aproape în aproape, flacăra a câştigat teren în lumea măruntă. Couzinet a putut constitui o societate şi s-a apucat de treabă. În 1927, avionul ieşea pe porţile micii sale uzine de pe insula Jatte de la Neuilly. Se numea *Arc-en-Ciel* (*Curcubeul*). După perioada normală de probe, pilotul Drouhin urma să încerca la bordul său parcursul Paris—New York. La primele teste avionul s-a dovedit o minunăţie, mai rapid ca oricare din contemporanii săi. Într-o dimineaţă însă, cei prezenţi pe terenul de la Orly au văzut un mare trimotor dezechilibrându-se şi prăbuşindu-se. Era *Curcubeul.* Drouhin a fost extirpat, agonizând, din sfărâmăturile lui.

După numai trei săptămâni, Bokanowski, ministru al Comerţului, de care depindea pe atunci şi aviaţia civilă şi care promisese să-l susţină pe Couzinet, pierea la Paris într-un accident de avion.

Couzinet a făcut rost de niscaiva fonduri de pe la prieteni şi de la noii săi comanditari. S-a reapucat de treabă. Lucrătorii şi colaboratorii săi cei mai, apropiaţi erau cuprinşi de aceeaşi, văpaie ca şi el. Acest om avea o putere de convingere care-i incendia pe toţi cei ce veneau în contact cu el. Într-o seară însă şi-a zis că trebuie să renunţe. Casa de bani era goala. A doua zi îl aşteptau scadenţe implacabile. Odată terminată ziua de muncă, s-a dus să ia un aperitiv la *Lorraine,* în piaţa Ternes, local al cărui obişnuit era. Ca de obicei, patronul s-a instalat la masa lui ca să mai schimbe o vorbă. În ciuda tuturor strădaniilor, Couzinet îi răspundea anapoda.

— Ţi s-au înecat corăbiile? l-a întrebat patronul faimoasei braserii.

— Trebuie să închid dugheana, a răspuns Couzinet.

— De ce?

— Sunt lefter.

— Ah, da? a, zis patronul.

Şi a achitat scadenţele.

Cel de al doilea *Curcubeu* era pe punctul de a fi gata. Pierre Carretier, noul pilot al lui Couzinet visa de pe acum la zborul care-l aştepta. Uzina a luat foc, cu aparat cu tot.

Couzinet a găsit atunci sprijin financiar la Banca Cooperativelor. Cel de al treilea Curcubeu a fost terminat. Carretier a trecut la probe. Serviciile tehnice, întotdeauna temătoare când era vorba de o noutate[14] le-au făcut o mie şi una de greutăţi. Couzinet le-a depăşit. O tentativă reuşită, un record bătut şi Ministerul Aerului va fi silit să contracteze comenzi importante. Va putea să-şi tragă sufletul, va putea munci după pofta inimii, va putea pune la punct puzderia de idei care-i roiau prin creier. Era nevoie de un singur raid, de un unic succes. Couzinet le-a propus lui Raoul Dautry, funcţionar superior desemnat de către Stat drept lichidator al Aeropoştalei şi lui Verdurand, unul din administratorii ei, să facă legătura dintre Europa şi America folosind *Curcubeul* şi urmând traseul obişnuit al Liniei. Cei doi au acceptat oferta şi l-au indicat pe Mermoz drept pilot.

Pentru nimic în lume, a ripostat Couzinet. Nu-l cunosc pe Mermoz şi n-am nimic împotriva lui. Dar nu vreau o vedetă pentru acest voiaj. Nu-i vorba de o performanţă spectaculară, iar prezenţa lui Mermoz la comenzile aparatului i-ar conferi tocmai acest caracter. Aici e nevoie de un pilot de linie anonim. Opinia publică trebuie obişnuită cu ideea că traversarea Atlanticului, cu mijloacele de care dispunem, nu are în zilele noastre nimic extraordinar. Drept cea mai bună dovadă, pilot va fi Carretier iar eu voi merge în chip de pasager.

Dautry l-a pus la curent cu cele discutate pe adjunctul său Helbronner, secretar-general al Aeropoştalei. Acesta din urmă, un bărbat tânăr şi entuziast, avea un adevărat cult pentru Mermoz. Fără sa comunice nici unuia, nici celuilalt planurile sale, Helbronner i-a invitat pe Couzinet şi pe Mermoz să petreacă un week-end la Touquet. La sfârşitul

---

[14] „Noutatea" aceasta data de 7 ani, dar concepţia sa originală era într-atât de exactă încât *Curcubeul* continua şi acum să fie aparatul comercial cel mai rapid din toată aviaţia franceză (N.A.).

acestuia, Couzinet declara:

— Nu vreau alt pilot decât pe Mermoz.

Se născuse o magnifică prietenie, aliaj de înţelegere şi respect reciproc. Cum ar fi putut fi altfel? Aveau acelaşi ideal, aceeaşi puritate, acelaşi dezinteres, aceeaşi sacră pasiune. Se completau în grandioasa misiune care-i aştepta; formau un duo în lupta împotriva lenei birocratice, a sforăriilor de culise, a cupidităţii, invidiei şi fricii. Nici nu era prea mult pentru geniile lor conjugate. Fără Couzinet, Mermoz ar mai fi rătăcit multă vreme prin defileurile desperării; fără Mermoz, Couzinet n-ar fi văzut *Curcubeul* triumfând în sfârşit.

De luni şi luni de zile Mermoz nu mai afişase un chip atât de radios.

— De data asta nu mă înşel, mi-a declarat el. De data asta e sigur. Am un avion — şi ce avion! — pentru Atlantic. Face peste 200 de kilometri pe oră la viteza de croazieră. Are o rază de acţiune enormă. O securitate excepţională. După o primă demonstraţie dus-întors, Couzinet o să capete comanda unei serii întregi. Curierul aerian se va face săptămânal în ambele sensuri. Linia va fi salvată.

La fiecare din întâlnirile noastre, Mermoz nu făcea altceva decât să-mi vorbească despre *Curcubeu,* să-i laude performanţele, să se exalte la gândul viitoarei traversări. O aştepta de trei ani.

Ascultându-l, visam să plec cu el. Proiectasem adesea să explorăm împreună, pe calea aerului, o regiune necunoscută, Arabia de pildă, sau Amazonia, ori deşerturile Mongoliei. Ne împărtăşeam unul altuia visele noastre cele mai frumoase şi căutam mijloacele prin care să le realizăm. Ajunsesem să ni se pară că sunt aievea şi prelungeam, de bună voie, jocul. În sinea noastră însă, ştiam prea bine că nu-s decât himere. Dar iată că noul *Curcubeu* îmi oferea posibilitatea să zbor împreună cu Mermoz pe deasupra Oceanului, a pustiurilor, a pădurilor virgine.

Pe lângă o asemenea speranţă, toate celelalte preocupări ale mele mi s-au părut derizorii. Mi-am deschis sufletul lui Mermoz.

— Ar fi minunat, a exclamat el. O să-ţi fac cunoştinţă cu Couzinet şi cu pilotul lui.

Am convenit să ne vedem săptămână următoare.

La ora stabilită nu i-am găsit nici pe Mermoz, nici pe Couzinet. Cineva însă m-a prins în braţe, strigând:

— Ce bine am făcut venind înaintea ălorlalţi!

Incredul, ascultam această voce sonoră şi bolovănoasă, cu accent tulusan, priveam chipul acesta bun şi leal, vedeam cicatricea de pe obraz. Să fi fost oare cu putinţă?... Escadrila 39, escadrila Iepuraşilor... Champagne... Tranşeele germane... Obuzele care explodau în jurul avionului nostru... Primul meu pilot în cerul inamic... El era... Carretier. Carretier care a fost de două ori reformat, care s-a reangajat de două ori şi care doborâse 4 avioane inamice.

— Ce faci aici? am exclamat eu într-un târziu.

— Iau masa cu tine, cu Mermoz şi cu Couzinet, mi-a răspuns camaradul meu de front.

— Păi... şi Carretier de pe *Curcubeu?*

— El şi cu cel de la escadrila 39 fac una şi aceeaşi persoană, mi-a răspuns cu hohotul lui de râs pe care l-am recunoscut de îndată.

Mi-a istorisit cursul pe care l-a luat existenţa lui din momentul despărţirii noastre. A rămas în aviaţia militară, a făcut campaniile din Siria şi Maroc, apoi, avansat la gradul de căpitan, şi-a cerut retragerea ca să poată munci împreună cu Couzinet, al cărui suporter fanatic era. De altfel, aceleaşi sentimente începea să le aibă şi faţă de Mermoz.

— Dacă ai putea veni cu noi, mi-a spus Carretier, am face un echipaj grozav. Îţi aminteşti când...

Mermoz ne-a găsit răscolind istorii de demult. Apoi a sosit şi Couzinet. Avea aerul unui licean care a crescut prea repede. Un ten foarte palid. Obrajii supţi. Ochii extrem de strălucitori. Manierele îi erau fruste, simple, un pic agresive. El le exagera în mod vizibil bruscheţea. Abia mai târziu am înţeles că o făcea din timiditate şi ca să-şi ascundă lipsa de dezinvoltură, consecinţă a unicei, devorantei, exclusivei sale preocupări de monoman genial, bar în seara aceea,

mărturisesc, Couzinet m-a scos din sărite. N-a vorbit decât despre tehnică aeronautică, performanţe, profile, materiale de construcţie, rezistenţă, puterea motorului. Mi se părea că n-are nimic uman în el. Am încheiat seara la el în jurul unui soi de statui căreia îi spunea Artemisa şi pe care-şi odihnea ochii istoviţi de calcule şi desene tehnice. Persoana mi-a displăcut. Ne-am despărţit destul de rece. Totuşi, a cerut ministerului permisiunea de a mă lua cu el. Refuzată.

La 16 ianuarie 1933, în zori, Mermoz, Carretier şi Couzinet, având ca navigator pe căpitanul Mailloux, ca radiotelegrafist de bord pe Manuel şi ca mecanic pe Jousse, au decolat de la Saint-Louis, în Senegal a cărui pistă era mai bună decât cea de la Dakar pentru un avion de anvergura şi tonajul *Curcubeul*ui. În seara aceleiaşi zile, aterizau la Natal. Traversaseră Atlanticul în 14 ore, cu o viteză medie de 230 km/h.

Mermoz a revăzut Ceaunul-cu-Negreală, insula São Paulo, insula Noronha, capul São Roque şi farul Regilor Magi. A atins solul Americii cu sentimentul unei resuscitări. Vântoasele Oceanului, aerul largului, manevrele şi magia zborului au spălat zoaiele pe care timp de treizeci de luni le văzuse maculând omenirea. Împreună cu tovarăşii săi condusese, de la un capăt la altul al traiectoriei prevăzute, aparatul comercial cel mai rapid din câte avusese pe mînă şi cel mai sigur. Acest trimotor ale cărui planuri datau de şapte ani, acest prototip construit în pofida a mii de piedici graţie unei miraculoase perseverenţe, reprezenta garanţia victoriei decisive, regulate, banale, asupra Atlanticului. De pe acum, Couzinet se şi apucase să calculeze modificările pe care avea să le aducă noii sale serii: o viteză sporită, o mai bună protecţie împotriva diverselor pericole.

Câteva zile mai târziu, *Curcubeul* pleca la Buenos Aires. A aterizat pe terenul de la Pacheco, amenajat odinioară prin grija lui Mermoz. Din nou, în întreaga Americă de Sud, s-a vorbit de aviaţia franceză. Era şi timpul. Panamerican Airways îşi implanta pretutindeni liniile, urmând chiar traseele lui Bouilloux-Laffont. Zeppelin-ul german lega regulat Germania

de Brazilia. Siajul escadrilelor lui Balbo continua să se învolbureze. Catapulta de pe *Westphalen,* la ancoră în mijlocul Atlanticului, lansa hidroavioanele Lufthansei către ambele ţărmuri ale Oceanului..

Când, în 1927, Bouilloux-Laffont şi Daurat l-au expediat pe Mermoz în Argentina şi când Pranville l-a primit, ei contau pe el nu numai ca pe un pilot excepţional, dar şi ca pe un ambasador al ţării şi al Liniei lor. În 1933, Bouilloux-Laffont pierduse totul. Daurat nu mai conducea Aeropoştala. Pranville murise în serviciu comandat. Mermoz continua singur misiunea ce-i fusese încredinţată.

Conştiinţa atâtor eforturi ruinate l-a privat însă de orice bucurie. O melancolie profundă l-a însoţit pe la toate ceremoniile de bun-venit.

Într-un mic studio în jurul căruia păşteau caprele, situat într-una din suburbiile Buenos Airesului, mi s-au proiectat câteva bobine cinematografice. Erau consacrate sosirii *Curcubeului.* Mermoz vorbea. Vocea lui surdă, poticnită, prizonieră a peliculei, mi-a dat senzaţia că trăieşte. Iar gravitatea, tristeţea chipului său m-au îndurerat de parcă prietenul meu ar fi revenit pe neaşteptate lângă mine.

În ziua aceea, Mermoz i-a revăzut pe Etienne, Chaussette, Moulié şi Collenot. N-a fost însă de ajuns pentru izgonirea fantomelor. Şi-a amintit de prospeţimea, de iluziile, de elanul şi speranţele care-l însoţeau atunci când sosise ca să cucerească America, de munca bărbătească şi sănătoasă, de bărbăteştile şi sănătoasele chefuri, de naşterea marii sale iubiri.

A înţeles că-şi lăsase tinereţea pe aceste meleaguri şi că nu va mai fi niciodată fericit.

Mermoz şi prietenii se aflau, deci, la Tabaris. Era unul din acele localuri de noapte care slujea, dar mai slujeşte şi astăzi, drept târg al fetelor frumoase. Îşi datorează caracterul unui etaj cu separeuri şi draperii ce pot fi trase. Aceste alveole oarbe şi luminate discret din interior conferă unui loc de altminteri banal un climat de tainică senzualitate destul de excitant. În jurul lui Mermoz sporovăiala era în toi, acoperită

de sunetele orchestrei. El unul tăcea. O cută verticală îi brăzda fruntea înaltă. Viţele părului său lung se încolăceau pe după degetele cu care-şi strângea tâmplele. Cunoştea bine *Tabaris*-ul. Aici îl aştepta, fremătând de nerăbdare, prietena sa, dansatoarea franceză cu braţe sculpturale şi cărnoase când revenea din Paraguay ca să se lanseze la asaltul Anzilor. Ce simplă, limpede şi uşoară era pe-atunci viaţa. Ce... Brusc, Mermoz a tresărit. Îşi zărise fosta amantă. O faţă veştejită, un corp golit de sevă, buze nedemne să poarte zâmbetul pe care, odinioară, îl cunoscuse...

Mermoz s-a răsucit spre Couzinet care şedea alături.

— O îmbarcăm? a întrebat el cu glas de nerecunoscut.

La început, Couzinet n-a priceput despre ce-i vorba.

— O îmbarcăm? a repetat nerăbdător Mermoz.

Vechii săi camarazi care-şi aminteau de crizele lui de amărăciune s-au grăbit să comande o jumătate de duzină de sticle. Chiolhanul s-a încins la masa lor şi mai tare. Couzinet, care cânta la vioară ca amator, s-a dus şi a împrumutat instrumentul orchestrei. În seara noului său triumf, Mermoz a plâns ca un copil neconsolat.

Curcubeul s-a întors la Natal.

Aici, o dificultate vremelnic de nedepăşit a interzis plecarea spre Africa. Dacă starea terenului îngăduise trimotorului să aterizeze, gol fiind, şi să-şi ia apoi zborul cu o încărcătură redusă, el nu mai permitea desprinderea de sol a celor cincisprezece tone cât cântărea *Curcubeul* pregătit pentru croaziera sa transatlantică. Trebuia aşteptată refacerea aerodromului şi a pistei, o treabă care a reclamat aproape patru luni.

În timp ce se porneau lucrările, Mermoz s-a îmbarcat pentru Franţa. La Paris a aflat că Aeropoştala urma să dispară şi că toate companiile aeriene — Air Union, Franco-Română, Air Orient, Farman — aveau să fie înglobate într-o socictate unică, controlată, de Stat. În cadrul noului organism i se rezervase un post important.

— Voi continua să pilotez ca şi înainte, a răspuns el, şi ca

pilot de linie.

Pentru el nu exista decât una singură: Linia.

Atlanticul rămânea problema crucială. Toate gândurile lui Mermoz se învârteau în jurul soluţionării ei.

Pentru diminuarea riscului, scurtarea traseului peste apă, şi pentru a permite unor avioane mai uşoare şi mai rapide traversarea, i-a venit ideea de a folosi un releu natural: insulele Capului Verde. Ocolul nu era prea mare şi utilizarea acestui arhipelag reducea substanţial zborul fără escală pe deasupra apei.

Couzinet construise un mic trimotor, *Biarritz,* pe care-l pilota Charles de Verneilh şi la bordul căruia acesta zburase până la Nouméa. La 20 martie, Mermoz şi Verneilh au decolat de pe Bourget şi au aterizat la Saint-Louis, în Senegal. La 25 martie au plecat spre Capul Verde, au fost primii oameni zburători pe care i-au văzut negrii din obscura insuliţă Maio, au reperat un teren şi, în aceeaşi zi s-au înapoiat la Saint-Louis. Apoi, Mermoz a plecat la Dakar şi, de aici, la Natal unde-l aştepta *Curcubeul.*

Deoarece pista de decolare nu putea fi gata până la luna plină din aprilie, traversarea a fost amânată pentru luna plină din mai. Mermoz a luat avionul poştal, a plecat la Rio, a petrecut câteva seri plăcute cu prietenul său Joméli, după care l-a însoţit pe Marcel Reine la *fazenda* acestuia. Era o proprietate imensă, situată în zona muntoasă din interiorul ţării, cu văi, coline şi junglă, pe care Reine o dobândise pentru câteva mii de franci. Venea uneori să se odihnească aici după zboruri, dar, mai ales, după viaţa sa nocturnă atât de agitată şi zgomotoasă încât vecinii săi brazilieni ajunseseră să tragă cu revolverul în ferestrele sale ca să mai potolească bacanala. Cei doi s-au plimbat călare de-a lungul şi de-a latul *fazendei,* pe care, de altfel, Reine n-a izbutit niciodată s-o exploreze în întregime.

Am petrecut şi eu o zi în acest paradis primitiv. Reine „făcea” de trei ani Cordiliera Andină. Caii pe care-i încălecase împreună cu Mermoz reveniseră la starea de sălbăticie.

Sigur, revenind la Natal, Mermoz era nerăbdător să ia din

nou în mână comenzile *Curcubeului,* dar această nerăbdare nu avea nici intensitatea, nici, mai ales, caracterul celei care-l mistuise tot în acest oraş, între traversările *Contelui de La Vaulx* şi în aşteptarea momentului când, după cincizeci şi trei de încercări, a izbutit să desprindă hidroavionul de pe suprafaţa lagunei Bonfim. Ceea ce precipita astăzi gândurile lui Mermoz spre Franţa nu mai era elanul unei inimi naive, clocotind de speranţe. Vroia să se întoarcă în ţara lui din raţiune şi din sentimentul datoriei. Ştia că e nevoie de el. Linia sa era ameninţată. Purta pe umeri povara unei opere imense, testamentul nescris al atâtor morţi. Nu părăsea însă fără păreri de rău un pământ care fusese totdeauna pentru el fecund şi generos. Îndrăgise tristul port al Natalului, căsuţele sărăcăcioase spoite cu ocru, galben şi roz, nostalgica şi febrila istovire a locuitorilor de aici, clipirea vesperală a farului Regilor Magi. Îndrăgise de asemeni vizitele zilnice la aeroportul situat la 30 de kilometri de oraş, pista numai gropi, hârtoape şi bolovani peste care lansa maşina Aeropoştalei în aşa fel încât până şi încercaţii săi coechipieri se agăţau de caroserie şi implorau milă.

Erau prezenţi şi Couzinet şi Carretier şi Mailloux şi Manuel. Li se alăturase şi un pasager neprevăzut, salvat de pe un yacht ce s-a scufundat revenind din Amazonia: Paul Bringuier, celebru reporter şi prieten de-al lui Mermoz[15]. Fiind departe de Paris i s-a putut promite un loc în avion. Jousse, mecanicul, se îmbolnăvise şi se întorsese în Franţa aşa că Mermoz l-a înlocuit cu Collenot.

— Bătrâne, de aici încolo vom „face” adesea Atlanticul împreună, i-a spus el.

— Sper, domnule Mermoz, a răspuns Collenot care tocmai se căsătorise.

Înainte de a porni la drum, *Curcubeul* avea nevoie de îngrijiri speciale. Hangarele Aeropoştalei se dovediseră prea mici pentru dimensiunile sale. Petrecuse multe zile şi nopţi

---

[15] A scris o admirabilă relatare a drumului de întoarcere publicată în *Zborurile mele,* o culegere postumă a scrierilor şi conferinţelor lui Jean Mermoz (NA.).

sub cerul liber. Arşiţa, trâmbele diluviene, veşnica umezeală a tropicelor îşi desăvârşiseră opera. Fiind prototip, nu existau piese de schimb. Au trebuit fabricate pe loc. Barrière, directorul exploatării din America de Sud, succesorul lui Pranville, inginer de elită, minunat camarad, mic de stat, bine legat, cu o coamă leonină, fredonând tot timpul cât muncea, a sosit personal ca, împreună cu Collenot, să conducă echipa de mecanici. Pe 15 mai totul era gata. *Curcubeul* a decolat noaptea, desprins de Mermoz de sol la numai câţiva metri de focurile de baliză.

Câteva clipe, fascicolul de lumină al Regilor Magi a însoţit trimotorul argintiu. Apoi, ocolind Ceaunul-cu-Negreală şi făcând cu schimbul la comenzi, Mermoz şi Carretier au condus *Curcubeul* fără incident până la vreo 300 de kilometri de coasta Africii. Atunci radiatorul motorului stâng a plesnit. Folosind tunelul care conducea la cele trei motoare ale *Curcubeului* — una din caracteristicile formulei Couzinet — Collenot s-a strecurat până la locul avariei şi a încercat să astupe spărtura. Pana era ireparabilă. Collenot însă nu s-a întors în cabină până n-a avut opărită toată partea stângă a corpului. S-a impus oprirea motorului. Cu cele două rămase, Mermoz a săvârşit un nou miracol. Zburând mai mult pe aripa dreaptă ca sa echilibreze aparatul, ba reducând turaţia motoarelor, supuse acum la un efort suplimentar, ba ambalându-le atunci când simţea că masiva maşină pierde din forţă, ghicind şi prevăzând totul, luptător herculean ce părea că e însăşi o parte a aparatului rănit, el a ţinut *Curcubeul* în aer, cu muşchii şi intuiţia sa, până au ajuns la Dakar. Asta s-a întâmplat noaptea. Sistemul de trei motoare, ideea fixă a lui Couzinet, a salvat avionul şi şapte vieţi.

Cu o săptămână înainte, un echipaj al Aeropoştalei, compus din Emler, Riguelle şi Guyomar, pierise în Spania.

Curcubeul a aterizat la Bourget salutat cu aplauze şi discursuri. Mermoz şi Couzinet au fost sărbătoriţi. Ziarele le-au publicat portretele şi impresiile. Au fost o groază de ceremonii pentru a celebra victoria unui aparat de care, cu câteva luni în urmă, tehnicienii ministerului îşi mai băteau

încă joc şi pe care l-ar fi copleşit cu dispreţul lor dacă, în cursul unei călătorii de 20.000 de kilometri, ca urmare a unui accident stupid şi imprevizibil, de pildă un cauciuc care explodează sau o suspensie care cedează, el s-ar fi sfărâmat decolând de pe un teren impropriu. Într-un cuvânt, lucrurile se prezentau atât de bine încât Mermoz şi Couzinet au fost convinşi că, fiecare în domeniul lui — iar aceste două domenii se confundau prin rezultatul scontat — au câştigat partida. Era cu neputinţă, gândeau ei, ca după asemenea dovezi să nu se comande o serie de trimotoare ameliorate, iar cu aceste trimotoare să nu se înceapă serviciul regulat pe deasupra Atlanticului.

Dar, după cupele de şampanie şi marile cuvinte, n-a mai urmat nimic.

Erau mai multe explicaţii.

O companie aeriană unică, purtând sonora denumire de Air France, le absorbise pe toate celelalte. O nouă conducere, un personal nou şi noi metode. Trebuiau găsite locuri pentru constructorii şi administratorii vechilor linii independente. Trebuiau preluate directivele Statului. Trebuia cârmit, când la dreapta, când la stânga, în funcţie de orientările politice şi ţinut seama de interesele puternicelor societăţi reprezentate în această întreprindere. Ca o consecinţă fatală, birocraţia şi-a înmulţit angrenajele. Funcţionarii au luat locul foştilor conducători de oameni. Se prea poate ca această transformare să fi fost inexorabilă. Se prea poate ca ea să fi răspuns legilor vremurilor noastre. Dar odată cu ea pierea o epopee, al cărei ultim bard şi ultim paladin avea să fie Mermoz.

Cu atâtea schimbări şi cu atâta vânzoleală de păreri, de oameni şi de interese, soluţia pe care zborul *Curcubeului* părea s-o impună în mod automat a fost amânată. Tehnicienii timoraţi au săltat capul. Avarii au început să vorbească de economii. Concurenţii s-au străduit să-şi plaseze materialele, iar unii dintre ei făceau parte din Consiliul de administraţie al Air France. Aşa s-au scurs câteva luni. Mermoz şi Couzinet bântuiau redacţiile, birourile, ministerele, culoarele Camerei.

Când desperaţi, când furioşi, ei arătau urgenţa, necesitatea imperioasă de a se întreprinde ceva. Nemţii erau pe punctul de a bate liniile franceze, deşi acestea aveau asupra lor un avans de patru ani. Neposedând aparate cu o suficientă raza de acţiune ca să poată traversa Atlanticul, ei născociseră ideea unei nave ancorate în mijlocul Oceanului. Hidroavioanele Lufthansei amerizau lângă ea, făceau plinul, după care îşi reluau zborul, catapultate de pe punte.

„Acceptaţi ca Franţa să se lase distanţată şi de data asta?” strigau Mermoz şi Couzinet diverşilor responsabili.

Distanţată! Dacă n-ar fi fost decât asta. Capitularea, iată ce se pregătea în sferele înalte.

Ministrul Aerului era pe atunci Pierre Cot. Mermoz, în ciuda aversiunii pe care i-o stârneau tendinţele demagogice ale lui Cot şi a faptului că preocupările lui politice prevalau asupra celor legate de aviaţie, i-a arătat întotdeauna înţelegere şi simpatie pentru curajul său fizic, pentru tinereţea şi simplitatea lui şi, mai ales, de asta sunt sigur, pentru că, fiind ministru, a învăţat să piloteze. Anumite intenţii însă nu le putea tolera nimănui. Or, Pierre Cot concepuse un plan vizând căsătoria între Air France şi Lufthansa. Acest mariaj corespundea unei anumite teorii de ultimă oră, constând, cum se spunea pe atunci, din internaţionalizarea problemelor. De vreme ce compania germană se oferea să asigure serviciul aerian transatlantic, să i se lase această sarcină. În contrapartidă, ea va utiliza parcursul francez prin Spania şi Casablanca-Dakar. Cheltuielile vor fi astfel reduse la jumătate, iar beneficiile împărţite. Această combinaţie s-a numit Pool.

Consiliul de administraţie al societăţii Air France s-a raliat fără dificultate proiectului care reducea efortul şi sporea dividendele.

Exista însă un om care nu voia să se împlinească ceea ce acceptaseră, deciseseră, ratificaseră companiile care deţineau monopolul exploatării aeriene în Franţa şi Germania, miniştrii şi cancelariile acestor două mari naţiuni. Era Mermoz.

Cum adică, Bréguet-urile 14 zburând în tandem, maurii învinşi, setea biruită, noaptea învinsă, învinşi Anzii, dominat Oceanul, zecile şi zecile de morţi, o magnifică istorie forjată din acte de eroism şi toate astea ca acum să se cedeze locul, să fie coborât steagul, să se dezerteze din locul cel mai primejdios, cel mai ispititor, Atlanticul?

Mermoz a avut impresia că aude trâmbiţele judecăţii de apoi. Îl numiseră pilot-şef al liniilor sud-americane. Şi acum îi cereau să ratifice această trădare!

Diverse persoane cu spirit practic îl sfătuiau:

— Sunteţi victima unei imaginaţii excesive, a unor preocupări sentimentale demodate. Fiţi realist. Pool-ul acordă toate interesele. Aviaţia a intrat într-o fază comercială în care inima nu mai are ce căuta.

— Nu-i adevărat, striga Mermoz, nu-i adevărat! Astăzi aviaţia este un simbol, e semnul vitalităţii unei naţiuni, e măsura capacităţii ei de eroism. E stindardul care flutură în vârf de catarg. Investim miliarde în companiile maritime, numai şi numai de dragul prestigiului nostru. Ca să trecem Atlanticul, eu şi camarazii mei cerem mult mai puţin.

Instinctul lui Mermoz a fost mai clarvăzător decât raţiunile înţelepţilor. Astăzi, totul o demonstrează.

Între timp, decretul privind Pool-ul aştepta pe biroul lui Pierre Cot semnătura.

Revolta lui Mermoz, pe care ministrul îl admira şi-l iubea sincer, îl făcea pe acesta din urmă să ezite. Şi iată ivindu-se zorii zilei de 6 februarie 1934.

Guvernul este, după cum se ştie, măturat de o violentă mişcare populară. Îl înlocuieşte cabinetul Doumergue, portofoliul Aerului fiind încredinţat generalului Denain. Noul ministru era fostul şef al lui Mermoz în Levant. Atât în Siria, cât şi mai târziu, a avut faţă de acesta o atitudine plină de bunăvoinţă. De aceea, Mermoz a fost încredinţat că un moderat, un patriot, un general nu va semna decretul elaborat de serviciile lui Pierre Cot. Dar generalii, când se amestecă în politică, sunt, de cele mai multe ori, şi mai poltroni decât cei mai molâi politicieni. Denain a găsit pe

masa sa de lucru proiectul Cot. Nu era el responsabilul: Trebuia doar să-l ratifice. O simplă semnătură... şi atâtea persoane importante ar fi satisfăcute...

Scârba lui Mermoz pentru potentaţii zilei n-a mai cunoscut margini. Că ţineau de dreapta, că ţineau de stânga, toţi erau o apă şi-un pământ. Până şi şeful său... Cui să se adreseze? Cui să agite opinia publică, cum să facă auzit strigătul Liniei, al celor vii şi al celor morţi? Presa... Ea singură, poate...

Mermoz a încercat. Aproape pretutindeni a simţit conspiraţia tăcerii. Erau în joc mari interese şi mari influenţe politice. Totuşi, în acest mediu, Mermoz avea doi prieteni. Sunt mândru de a fi fost unul dintre ei, deşi participarea mea la această luptă a avut un rol secundar. Loviturile de răsunet i-au aparţinut lui Jean Gerard Fleury. Nici el, nici eu nu speram să reuşim. Ce reprezentam noi într-un conflict atât de amplu? Ne eliberam doar conştiinţa şi îl urmam pe Mermoz. Atâta tot. Laşitatea oamenilor era însă aşa de mare încât, acolo unde Jean Mermoz eşuase, câteva articole ale unui ziarist, destul de obscur la acea vreme, au fost decisive. Generalului Denain i s-a făcut frică şi n-a mai semnat Pool-ul. Când Fleury şi cu mine am aflat de această victorie, jena ne-a fost la fel de mare ca şi bucuria.

Mermoz însă nu şi-a pierdut timpul cu analiza sentimentelor. Oceanul fusese restituit Liniei. Fiecare minut devenea preţios. Trebuia traversat, traversat şi iarăşi traversat; pentru ca prudenţii şi cupizii să n-apuce să-şi vină în fire; pentru ca sa nu se poată spune iarăşi:

„De vreme ce noi nu putem să-i lăsăm pe alţii.” Trebuiau puşi în faţa unui fapt împlinit. Prin curaj şi tenacitate poporul Franţei să fie de partea Liniei.

În anul acela Mermoz s-a consacrat campaniei Atlanticului.

Din mai şi până în octombrie 1934 a zburat de trei ori pe bătrânul *Curcubeu* din Africa în America şi din America în Africa. La întoarcerea din ultima sa traversare, pe aeroportul Bourget, a primit, cu onoruri militare, însemnele de Comandor al Legiunii de Onoare. Avea treizeci şi doi de ani şi era timp de pace.

Când, după ce a ajuns prima oară în Brazilia, a vrut să decoleze de la Natal, terenul, a cărui crustă fusese muiată în mod invizibil de ploi şi roasă de termite, e cedat sub roţi. Collenot s-a apucat să-l are cu un plug. După ce pista a fost gata, Mermoz a dat peste un asemenea zid de nori şi o asemenea avalanşă de ploi şi cicloane încât a fost nevoit să abandoneze.

În aceeaşi dimineaţă în care, fără o zgârietură, *Curcubeul* şi cele 13[16] tone ale lui se lăsau pe aeroportul de la Natal, la câteva sute de kilometri mai la sud, un pilot încerca o avionetă pe terenul de la Bahia. A avut o secundă de neatenţie, s-a izbit de vârful unui palmier şi a murit. Era Etienne, Etienne cel credincios. Ca să asigure liniştea tinerei sale soţii renunţase la primejdiile curieratului şi devenise comandant de aerodrom.

La a doua traversare, Mermoz l-a luat cu el pe Guillaumet. După lecţia Anzilor, i-o dădea acum pe cea a Atlanticului.

La a treia, i-a trecut comenzile. Cu Collenot mereu alături.

Pe drum a făcut o recunoaştere a terenului de pe insula Noronha unde ocnaşii brazilieni îşi zăngăneau lanţurile. Două sute dintre aceştia, mânaţi de vătaful lor, au fost puşi să deznămolească avionul. *Curcubeul* a decolat printr-o foşgăială de broscoi monstruoşi, mari cât un iepure.

A mai aterizat şi la Praia, în arhipelagul Capului Verde, primit ca un zeu de regele negru al insulei. De aici, un nou traseu prin Villa-Cisneros şi Port-Etienne.

La ce bun să povestesc despre tornadele prin care s-a strecurat, despre moartea pe care a tangentat-o, a sfidat-o, a biruit-o? Chiar şi epopeea devine, la un moment dat, monotonă. Mermoz a reuşit s-o atingă.

De altfel, e timpul să-l cercetăm cu aviditate pe cel care de la copilul din Mainbressy, adolescentul din Montparnasse, caporalul din Palmyra, anarhistul din Thionville, vagabondul parizian, pilotul de linie din Spania, Africa, America şi Atlantic, a devenit pentru toţi marele Mermoz. E timpul. *Crucea*

---

[16] Corectat greșeala de tipar. La pagina 31 e scris ca avea 15 tone.. (n. Cor V2.0)

Sudului ni-l va lua.

III.

CRUCEA SUDULUI

Dacă gloria se măsoară după amplitudinea celebrităţii, atunci Jean Mermoz era omul cel mai ilustru din Franţa. La fel, şi dacă gloria e cântărită cu balanţa dragostei. Nimbul care-l înconjura strălucea deopotrivă în cătunele pierdute ca şi pe marile bulevarde ale Parisului, în munţi ca şi la câmpie, pe cheiurile micilor porturi ca şi pe băncile colegiilor, în stabilimentele frivole şi în aşezămintele sacre. Nu exista bărbat, femeie, copil care să nu ştie cine e Jean Mermoz. Bărbaţii îl admirau. Femeile visau la chipul său. Copiii vroiau să-i semene.

Jean Mermoz! Existau şi alţi piloţi cunoscuţi mulţimii, simpatici, celebri. Numele lor era însă o simplă îmbinare de silabe, o ramă la marginile căreia vibraţia se oprea. Numele lui Jean Mermoz nu-şi pierdea rezonanţa odată rostit. El răsuna în inimi aidoma unui zurgălău de sărbătoare, aidoma unui clopot dătător de viaţă.

Şi nu numai în propria lui ţară. În Brazilia, în Argentina, în Chile, Mermoz era mai mult decât ambasadorul acreditat al Franţei. Trata cu şefii de guverne. Obţinea ceea ce nimeni altul n-ar fi izbutit să obţină. La Roma era salutat ca un erou al Antichităţii. Şeicii nomazi din deşert vorbeau de marele şef înaripat cu părul de culoarea nisipului în amurg.

După ce a dispărut, Mermoz a fost singurul pilot din lume, în viaţă sau mort, al cărui nume a fost dat liniei pe care o slujise. N-a făcut-o un guvern, ci însuşi poporul.

Când, din greşeală, s-a crezut că a fost regăsit, au fost oprite spectacolele din localurile publice pentru ca minunata veste să fie difuzată. Oameni care nu se cunoşteau s-au îmbrăţişat. Pe străzi şi în metrouri au izbucnit cântece.

Cum a izbutit Mermoz să câştige această reputaţie universală, această tandreţe fantastică, fără de seamăn? M-

am întrebat nu o dată cu uimire, deşi cunoşteam răspunsul: Şi tocmai pentru că îl cunosc şi ştiu de asemeni din ce elemente se compune de obicei idolatria maselor, rămân şi astăzi oarecum sceptic. Mermoz n-a căutat niciodată să placă. Nu s-a gândit la impactul asupra mulţimii. Gustul spectaculosului i-a fost necunoscut. Nu i-a reuşit nici unul din acele tururi de forţă scăpărătoare, sau norocoase, care îi orbesc pe oameni. Destinul l-a făcut să ocolească partea spectaculară a aviaţiei, cea care, în sensul cel mai nobil dar şi cel mai brutal, o înrudeşte cu luptele gladiatorilor, acea cursă contra morţii pe care mulţimile o urmăresc, etapă cu etapă, fascinate, cu sufletul la gură.

N-a săvârșit nici raiduri fulgurante, nici performanţe triumfale care blochează dintr-un foc atenţia lumii pentru căs ca la rişcă, cap sau pajură. Cele câteva recorduri stabilite în trecere erau dintr-acelea care nu-i interesează decât pe specialişti.

S-ar putea crede că renumele i l-au impus presa şi cinematografia care i-au difuzat în neştire trăsăturile şi i-au reprodus adesea cuvintele. Dar vai! cine cunoaşte cât de cât cum funcţionează aceste două vehicule ale gloriei ştie că ele nu conduc opinia publică, ci o urmează. Câţi dintre piloţi, fie şi dintre cei mai celebri, nu i-au măgulit pe ziarişti, n-au cerşit măcar un ecou, n-au bântuit redacţiile, nu i-au pisat pe fotoreporteri! Mermoz avea oroare de toate acestea. N-a folosit presa decât atunci când a socotit că e necesar să se facă auzit, în rest, ziariştii trebuiau să se ţină scai după el ca să obţină un interviu. Iar când ceda, o făcea fie din oboseală, fie din prietenie. Cinstit vorbind, îi detesta pe ziarişti. Le reproşa că deformează, că amplifică lucruri pe care el le istorisea atât de simplu. Îl scoteau mai ales din fire titlurile de o şchioapă şi formulările lor percutante.

— Fiecare meserie cu legile ei, îi spuneam. Asta, ca oricare alta.

— Perfect! riposta el impetuos. Dar să n-o amestece cu a mea. E exact la antipod.

Nu, nici presa şi nici obişnuitele unelte ale succesului nu l-

au consacrat pe Mermoz. Faptul s-a produs de la sine. S-a produs prin infiltrare, contagiune, osmoză, prin zguduiri succesive; şoc după şoc, picătură cu picătură, rază după rază, scânteie după scânteie.

„Mi-am cumpărat întotdeauna foarte scump norocul”, a scris Mermoz.

Întreaga sa viaţă este o ilustrare a acestor magnifice cuvinte. Dar preţul cu care şi-a plătit „norocul”, tenacitatea sa de termită înaripată, incredibila sa îndărătnicie în a învinge, în a se depăşi mereu, acumularea şi stocarea reuşitelor sale au constituit indestructibila soliditate a gloriei sale. S-a ridicat deasupra orizontului treptat, treptat. Dar fiecare din aceste trepte era forjată din bronz. Când semenii săi şi-au săltat capetele, el era atât de sus încât au rămas uluiţi. Şi, în timp ce alţi piloţi care au cunoscut cele mai delirante aclamaţii, care timp de câteva zile fascinaseră masele, se retrăgeau încetişor în penumbră, Mermoz a rămas mereu la zenit, la fel cu soarele de amiază pe care îl iubea atât.

Această strălucire, ca şi frumuseţea şi splendoarea corpului său, atât de perfect acordate între ele, s-au numărat indiscutabil printre elementele sale esenţiale. Dar, aşa cum am mai spus-o, el inspira şi o imensă tandreţe. Cea mai populară, cea mai naivă, aceea a străzii şi a atelierelor.

De ce îl îndrăgeau atâţia oameni care nici măcar nu-l văzuseră?

De ce o femeie de serviciu, când a aflat de moartea lui, mi-a spus plângând:

— Era atât de bun.

De ce, când mai trăia, un şofer de taxi m-a întrebat văzând că ţin în mână un ziar cu portretul lui Mermoz:

— E adevărat că e atât de simplu?

De ce într-o cârciumioară din halele Parisului am auzit, cu prilejul unei discuţii între hamali, strigând pe unul din ei:

— De alţii, nu garantez, dar lui Mermoz, uite mă jur, i se rupe-n paişpe şi de lovele şi de Legiuni de onoare!

— Bun, dacă-i vorba de Mermoz, sigur, au spus ceilalţi.

Unde trebuie căutată sămânţa acestei holde? Spusele unui mecanic... Primirea făcută unui camarad de regiment întâlnit fără veste... Zâmbetul adresat unui băiat de prăvălie... Felul în care-şi bea halba de bere rezemat de zincul tejghelei... Timiditatea de la recepţii... Privirea atentă oprită asupra unui nevoiaş... Lucrurile acestea treceau din gură în gură. Ancorat în virtuţile sale adânci, Mermoz trăia pentru toţi.

Cât despre actele care erau roadele acestui fel de a fi, chiar dacă poporul nu le cunoştea în amănunt, în schimb le ghicea şi ele îl emoţionau. Lumea n-avea de unde să ştie că Mermoz refuza uriaşele stipendii pe care i le ofereau constructorii de aparate, trusturile petrolifere, fabricanţii de motoare numai ca el să facă parte din consiliile lor de administraţie. Şi nici cum să afle răspunsul pe care l-a dat Mermoz unuia dintre cei mai mari industriaşi în domeniul aeronauticii care, oferindu-i 30.000 de franci pentru fiecare avion acceptat în numele companiei Air France şi, interpretând greşit tăcerea lui Mermoz, i-a promis 40.000.

— Dacă mai adaugi zece în plus, a tunat Mermoz, îţi stâlcesc mutra!

Nu se ştia nici că a refuzat să strângă mâna unui fost pilot de la Palmyra pentru că, acesta din urmă, intimidat de gloria lui Mermoz, în loc să-l tutuiască, a socotit de cuviinţă să-i spună: „Domnule”. Nici că, primind la treizeci şi doi de ani însemnele de Comandor al Legiunii de Onoare, dar aflând că Coursault e reţinut într-unul din hangarele aeroportului Le Bourget de îndatoririle sale de subofiţer de serviciu, a abandonat toate onorurile care i se făceau ca să dea o fugă să-şi îmbrăţişeze prietenul. Nici mirarea pe care o suscita în Argentina şi Chile preferând tovărăşia mecanicilor reuniunilor mondene. Nici afecţiunea publică manifestată la Buenos Aires pictorului Laverdet, iluminat de talent, dar înţolit ca un vagabond. Nici fidelitatea faţă de bătrânele domnişoare de la *Marele Balcon*, între timp şi mai bătrâne, de câte ori trecea prin Toulouse. Nici gentileţea cu care, la ceremonii, a încercat întotdeauna să-şi împingă echipajul pe primul plan. Nici că-i plăcea să adune copiii din cartier, să-i ducă la Salonul

Aeronauticii şi să le explice cu o răbdare şi o pricepere admirabilă secretele maşinilor zburătoare şi frumuseţea zborului. Fireşte, toate acestea nu se puteau şti. Dar ele se simţeau la Mermoz şi de aceea pretutindeni era iubit.

Când a venit la Roma împreună cu generalul Denain, nu şi-a luat nici un costum de ceremonie. Şeful Statului, exprimându-şi dorinţa să-l vadă, generalul i-a spus lui Mermoz:

— E cu neputinţă să veniţi, n-aveţi ţinuta de rigoare.

Mermoz s-a înclinat.

Când şeful Statului italian a aflat de la ministrul francez al Aerului cauza acestei absenţe, a spus destul de sec:

— Mermoz se poate duce oriunde şi în haine de stradă.

A trimis după pilot şi l-a tratat ca pe un prieten.

Câţiva ani mai târziu, în Place Pigalle, nişte tineri exaltaţi se înverşunaseră asupra unui automobil care, prin caroseria lui strălucitoare, li se năzărise că ar fi o insultă la adresa sărăciei lor. Un bărbat lat în umeri a despicat grupul.

— Ce-i faceţi maşinii mele? a întrebat el fără arţag. Ea a dat de lucru unor muncitori.

În jurul burghezului s-au iscat murmure furioase. Deodată, unul din tineri, izbutind să străbată cu privirea penumbra care-l învăluia pe necunoscut, i-a identificat chipul.

— Păi, ăsta-i Mermoz! a exclamat ei

Mermoz...

Mermoz...

Numele s-a răspândit ca o parolă.

— Eşti cu adevărat Mermoz? a întrebat într-un târziu cel care părea să fie conducătorul grupului.

— Fac şi eu ce pot pentru asta, a răspuns, râzând, Mermoz.

— Lăsaţi-o baltă, a strigat flăcăul tovarăşilor săi. Unul ca Mermoz are dreptul la o maşinuţă frumoasă, ce ziceţi?

Şi au pornit cu toţii să bea un păhărel.

Datorită acestei străluciri care nu lăsa insensibil pe nimeni, care atingea toate straturile sociale, datorită forţei generoase care emana din el, datorită curajului şi purităţii sale, datorită

chipului său luminos şi a pieptului său bombat aidoma unei platoşe, lumea s-a apucat să-i găsească diverse patronime. A fost botezat Guynemer al Păcii, Paladinul Aerului, Arhanghelul.

Toate acestea erau şi adevărate şi false.

Adevărate, ca expresie metaforică şi superficială.

False, pentru că imagistica asta de bazar religios, vocabularul acesta emfatic şi tradiţionalist începeau să întemniţeze în convenţional, în artificial, într-un muzeu al figurilor de ceară figura reală a lui Mermoz. El care era nu la marginea, ci dincolo şi deasupra oricărei norme sociale, risca să fie transformat în efigie de stuc pentru operele de binefacere şi cursurile de morală.

Or, exact în momentul în care adulatori neîndemânatici, altminteri bine intenţionaţi, îi denaturau imaginea aşa cum am văzut, Mermoz era, mai mult ca oricând, un bărbat. La rigoare, personajul său putea fi ferecat într-o unică ipostază, atunci când ducea poşta de la Casablanca la Dakar sau când deschidea liniile aeriene din America de Sud: aceea de pilot. Personalitatea sa se găsea circumscrisă în perimetrul acestei funcţii, iar experienţa sa nu depăşea limitele unei meserii care-l izola de scurgerea obişnuită a zilelor omeneşti. La epoca aceea, comparaţiile care făceau din el un oştean şi un schimnic al cerului, un semizeu senin, triumfător şi fericit, s-ar mai fi apropiat întrucâtva de realitate. Când ele i-au fost aplicate însă, Mermoz apucase să mai trăiască patru ani. Patru ani de dezvoltare în toate sensurile, de amplă şi tragică îmbogăţire.

Sigur, jumătate din viaţă şi-o petrecuse pe drumuri. Când în Maroc, când în Algeria şi, în opt reprize, pe coastele Atlanticului. Portul său mamă fusese însă Parisul. Aici avea un apartament. Aici îşi dusese viaţa conjugală. Aici frecventase ziarişti, politicieni, industriaşi, artişti, comercianţi, teoreticieni, oameni de lume. Din universul cel mai simplu şi mai pur, acela al terenurilor de aviaţie care jalonau îndepărtatele linii aeriene, viaţa lui s-a trezit transplantată în mediul cel mai complex, cel mai corupt şi cel mai permeabil

intrigilor şi intereselor lipsite de grandoare. Cu preţul bucuriei şi al păcii sale interioare, aici a avut parte de spectacolul snobismului, al laşităţii şi al abjectei lupte ce se dă întruna în numele cupidităţii şi al unor vane onoruri. L-au îngrozit falsitatea saloanelor, felonia potentaţilor zilei, dar mai ales, la majoritatea indivizilor, indiferenţa, atonia, lipsa oricărei pasiuni, mulţumirea cu o existenţă de rumegătoare.

E drept, în acest smârc a surprins şi câteva scăpărări frumoase, câteva glasuri triste şi nobile. Chiar şi aici puteau fi întâlnite, uneori, dezinteresarea, sacrificiul, prietenia, durerea sinceră. Chiar şi la cei mai secătuiţi sufleteşte, mai avizi, mai fricoşi răzbătea pe neaşteptate câte o flacără autentic omenească. Lumea nu putea fi nici iubită, nici respinsă în bloc; viaţa nu era nici senină, nici uşoară aşa ca pe câmpurile de unde-şi luau avioanele zborul. Ea trebuia cercetată cu onestitate, înţeleasă, împotriva ei trebuie să te revolţi ca s-o faci mai frumoasă, păstrând însă pentru toţi ce-i poartă jugul o indulgenţă şi o milă infinite.

Chiar şi cel mai puternic, chiar şi cel mai curat are nevoie de aşa ceva. Mermoz a aflat-o din propria-i experienţă. Pe planul existenţei intime, o lentă, sigură şi fatală dezagregare îl separa de soţie. Nici unul nu erau vinovaţi. Pur şi simplu, se înşelase. Îşi luase dorinţele drept realitate. Urmărise o refracţie a eului său. Acestei aparenţe fusese cât p-aci să-i aducă în jertfă zborul. Nu era însă singurul care să sufere de pe urma acestei erori al cărei contabil era. Iar când, uneori, descoperea că e insensibil la această suferinţă, că ea îl irită chiar, câte remuşcări, ce gust de cenuşă şi cât dezgust de sine însuşi! La fel ca şi existenţa, fiinţa omenească este şi ea zbuciumată.

Ca să domolească, să rezolve, să ilumineze totul îi rămânea zborul. Şi Mermoz zbura. Dar cel pe care avionul îl ducea cu sine, nu era un arhanghel, ci un om care trecuse prin întreaga prismă a curcubeului omenesc.

Cu o asemenea sensibilitate, o experienţă ca aceasta nu se dobândeşte fără tribut.

„Totul e sfârşit, scria Mermoz la vremea aceea, *totul e*

terminat. Şi această impresie de agonie a tot ce a fost tinereţe şi prospeţime, dispărute pe veci.”

Gloria se răspândea în jurul lui Mermoz în cercuri din ce în ce mai largi. Bunurile materiale se revărsau asupra lui ca dintr-un corn al abundenţei. Nicicând n-a fost mai detaşat de ele. Împărţea tot ce câştiga şi celor care meritau, şi celor care n-o meritau. Pe măsură ce treceau lunile şi cunoştinţele despre alţii şi despre el se adânceau, se replia, se îndepărta de tot ceea ce renumele îi arunca la picioare. Melancolia sa nativă nu se mai resorbea, ca altădată, prin accese şi crize. Ea a devenit un soi de tristeţe luminoasă.

Datorită acestei tristeţi s-a simţit deodată mai apropiat ca oricând de bunici. Le-a admirat regulile stricte, rigiditatea monahală a concepţiilor. Ele îi schilodiseră copilăria. Dar copilăria şi chiar prima tinereţe erau moarte; în acest soi de ascetism, Mermoz recunoştea acum refugiul, salvarea. Îşi iubea mama mai mult decât orice pe lume. Semănau însă prea mult ca ea să-l poată ocroti împotriva lui însuşi. Indulgenţa ei, caritatea, fantastica ei putere de înţelegere erau făcute să legene o durere, să panseze răni. Ele însă nu puteau da un schelet concepţiei despre viaţă şi nici să creeze o indiscutabilă lege interioară.

Or, lui Mermoz îi trebuia o asemenea lege şi încă una care să-l depăşească. Nu o găsea nici în jurul său şi nici în fiinţa sa. Şi atunci, sensul miraculosului care se trezise în el pe platoul andin, care-l pătrunsese când survolase pentru prima oară Oceanul, s-a impus inimii sale. Modul în care semenii săi înţelegeau însă acest lucru era, pentru el, inacceptabil. S-a întors de la Roma revoltat de luxul teatral al Vaticanului.

> *„Divinitatea, spunea el, indiferent de religia care o slujeşte, n-are nevoie de tot acest circ; ea înseamnă simplitate, libertate, bunătate, frumuseţe şi curaj. Înseamnă uitarea de sine, fericirea evadării, a sacrificiului, e o iubire fără fruntarii. E ceea ce simt când zbor.”*

În scurt timp, Mermoz avea să gândească:

„În aviaţie, n-a rămas mare lucru de cucerit. Atlanticul de Sud e o chestiune de câteva luni. Cel de Nord, de doi său trei ani. Deplina siguranţă va veni repede. Piloţii vor fi nişte şoferi de autobuz. Şi dacă într-o zi voi deveni prea bătrân chiar şi pentru această meserie?...”

Surâzând cu blândeţe avea să continue:

„Ei bine, mă voi retrage la Mainbressy împreună cu Martinov şi-mi voi sfârşi viaţa meditând... Sau, aşa cum am visat nu o dată, mă voi îmbarca împreună cu Chaussette pentru o insulă pustie... Ori, mă voi duce să-i îngrijesc pe leproşi.”

În acele momente, Mermoz se simţea înţelept, senin, eliberat de cele lumeşti.

Era şi adevărat, era şi fals.

Pentru că, în acelaşi timp, Mermoz dădea dovadă de o vitalitate prodigioasă. Înghiţea omlete din câte douăsprezece ouă şi hălci întregi de carne. Vizitele medicale, din ce în ce mai severe, îl găseau cu plămânii, inima şi muşchii la fel de elastici şi de puternici ca atunci când şi-a făcut primul examen la Istres. Femeile frumoase continuau să-i placă la fel de mult. Acest bărbat care slujea drept monitor spiritual pentru mulţi dintre camarazii săi — dintre care unii au cerut, în testamentul lor, ca el să fie cel care va vorbi la înmormântarea lor — se deda la şotii de licean. Se deghiza în tirolez, în vânător, în piele-roşie, îşi stropea prietenii cu apă, îi ungea cu smoală şi râdea ore în şir ca un copil.

Jucând cu maică-sa cărţi, trişa.

Nu exista bărbat sau femeie cărora Mermoz să nu le acorde încrederea sa din primul moment. Era de ajuns o singură trăsătură de caracter plăcută, manifestarea unei singure virtuţi ca el să debordeze de entuziasm. Continua să

confere altora propriile sale bogăţii.

Pentru că, în fiece zi, aducea prinos de recunoştinţă sorţii care i-a îngăduit să fie pilot, pentru că îi deplângea pe toţi cei care nu puteau îndrăgi o meserie la fel de frumoasă ca a sa, îşi închipuia că, în contact cu văzduhul, oricine devine mai nobil. În America se spunea despre el că până şi orbii şi ologii devin, graţie lui, pasionaţi ai aviaţiei.

Îmi amintesc cu câtă severitate îl judeca pe Paul Bringuier, neprevăzutul său tovarăş de drum din prima întoarcere a *Curcubeului*, care, o dată întors la Paris, şi-a reluat viaţa haotică de pasăre de noapte.

— Nu mai are acest drept, spunea Mermoz, a avut onoarea să traverseze Atlanticul.

Când Mermoz învăţa pe cineva să zboare (n-a avut decât de două ori timpul necesar), el îl învăţa, în acelaşi timp, să devină mai bun. Am asistat la lecţiile pe care i le-a dat lui Jean Gérard Fleury: o mamă n-ar fi fost mai atentă! Îi interzicea, deopotrivă, şi plăcerile mesei şi pe cele amoroase. Iar când prietenul nostru a obţinut brevetul, Mermoz a fost chiar mai mândru decât concurentul.

În schimb, când într-o zi Fleury n-a avut chef să pună la punct, pe un oarecare, Mermoz s-a răstit la el:

— Cum poţi lăsa un imbecil să-ţi vorbească aşa *acum când eşti pilot?*

Mermoz îşi păstrase şi harul iluziilor (în ciuda tuturor traumelor suferite, rezerva de care dispunea era inepuizabilă), dar şi pe acela de a suferi când le vedea spulberate. Când un ofiţer superior în care el vedea — nu se ştie prea bine de ce — un soi de sfânt, desprins de cele lumeşti, a acceptat, în momentul pensionării, un post de administrator într-o mare societate, treabă perfect omenească, l-am văzut pe Mermoz mai livid şi mai răvăşit decât dacă i s-ar fi întâmplat lui o mare nenorocire. Sensibilitatea sa era aceea a unui jupuit de viu, credinţa sa în viaţă — aceea a unui adolescent uluit când descoperă lumea. Acuitatea lui era într-atât de mare încât, dacă la întâlnirile noastre mă simţeam întotdeauna protejat de forţa lui morală,

de majestatea sa interioară, nu-i discutam niciodată entuziasmele de teamă să nu văd încă odată expresia aceea naivă de orfan deznădăjduit care-i umplea privirea la fiece îndoială.

Când Mermoz s-a îndrăgostit din nou de o fată din America, pasiunea i-a fost atât de puternică încât între două traversări ale Oceanului, făcea două zile de zbor ca s-o vadă o dimineaţă.

Mi-l amintesc adesea pe Mermoz cocoţat pe o stâncă roşiatică de pe Coasta de Azur, gol, cu pletele-n vânt, ridicând spre cerul incendiat de soare o osie uriaşă de maşină, pe care eu nu izbutisem s-o clintesc, coborând-o, săltând-o iarăşi, o dată, de două ori, de zece ori, într-o mişcare de neîntreruptă biruinţă. Şi îl aud strigând:

„Viaţă lungă şi frumoasă pentru noi doi, bătrâne!”

Îmi amintesc şi de o plimbare într-o avionetă de turism, la care m-a luat Mermoz. Am decolat de pe Orly ca să survolăm Ile-de-France. Era o zi de primăvară. Totul era uşor, aerul, cerul, norii, noi înşine. De câteva ori Mermoz mi-a trecut comenzile, amuzându-se de greşelile mele. Luminozitatea care venea dinlăuntrul său îi făcea chipul şi mai frumos. Nu i-am văzut niciodată un zâmbet atât de limpede, atât de transparent. Bărbatul acesta care totaliza opt mii de ore de zbor, care mânuise avioane gigantice, se bucura nespus sucind şi învârtind această jucărioară. În momentul în care se afla în aer, orice mijloc de evadare i se părea la fel de bun. Am înţeles, asistând la spectacolul acestei beatitudini, că aceasta reprezenta totul pentru el. Nu-i era nici măcar foame când zbura. La traversarea Atlanticului, neostoita sa poftă de mâncare se mulţumea cu o singură banană. Când, zburând 57 de ore în şir, a stabilit recordul de distanţă în circuit închis, i-au fost de ajuns câteva îmbucături.

Sub noi, albăstriul râurilor şi unduirea câmpiilor.

— N-aş vrea să cobor niciodată, mi-a spus pe neaşteptate Mermoz.

Apoi, s-a lansat în picaj şi a aterizat pe un imaş mărginit de-o lizieră de pădure. Voia să sperie o cireada de vaci. A

decolat în şandelă, razant cu arborii.

Odată reveniţi la Orly, i-am spus ca să-l înţep:

— Afirmai întotdeauna că în aviaţie n-ai voie să rişti inutil. Dar şandela ta de adineaori? Dacă ne lăsa motorul?

Mermoz a avut un zâmbet de licean prins în ofsaid:

— Eram prea fericit că sunt cu un prieten.

Şi, după o clipă de meditaţie, a continuat cu o exaltare gravă:

— Viaţa m-a copleşit dăruindu-mi meseria pe care o am şi prietenia. Iubesc viaţa.

Şi de data aceasta, era şi adevărat, era şi fals.

Foarte adesea Mermoz se gândea la moarte. Nu spunea prea multe, dar când o făcea glasul său căpăta inflexiuni mai grave şi mai calde ca de obicei.

O dată a fost nevoit să aterizeze pe un câmp din sudul Franţei. Un fleac de pană pe care a putut-o repara singur. Un ţăran care făcea parte dintr-un grup de curioşi s-a apropiat prea mult de avion în timp ce motorul mergea, a lunecat şi a fost prins de elice. Au cules de pe jos o tocătură sângerândă. M-am văzut cu Mermoz în aceeaşi seară. Avea fălcile crispate şi ochii îi ardeau. Mi-am zis că accidentul îi răscolise mila.

— Nici pomeneală, mi-a spus el. Nefericitul murise. Nu mai era nimic de făcut. Dar conţinutul acestei carcase omeneşti n-are nimic frumos în el. Cu cât ne debarasăm de ea mai repede, cu atât mai bine.

Între noi s-a lăsat tăcerea. Apoi, Mermoz a adăugat:

— Însă n-aş vrea să mor decât în avion.

O nouă tăcere. Şi, din nou Mermoz:

— Chiar şi în mod stupid, ca bietul Etienne.

Ştiam că se ducea adesea la cimitirul din Pantin unde se odihneau, aduse din Bahia, rămăşiţele pământeşti ale tovarăşului său din Siria, Thionville, din Africa şi America.

După câtva timp petreceam o nouă seară cu Mermoz. Mi-a vorbit iarăşi despre moarte.

— Pe linia Casablanca — Dakar, mi-a spus el, am avut un camarad grozav, un pilot posedând un curaj şi o siguranţă rar întâlnite. Se numea Ville. Împreună cu Rosès, a avut o primă

pană la mauri şi, apărându-se, au împuşcat câţiva. Mai târziu, am fost coechipieri. De câte ori ne-am salvat reciproc sub gloanţele briganzilor! Apoi, a plecat în America. A muncit pe rupte. Brusc, s-a săturat. Zicea că nu vrea să moară prea devreme. De câte ori îl întâlneam, mă sfătuia să-l imit, să renunţ la zbor fiindcă, până la urma, ne curăţim cu toţii. O vreme l-am cam pierdut din vedere. Acum trei zile m-a chemat. Se afla într-o clinică, pe moarte, cu un cancer al ficatului. Mi-a strigat cu ultimele forţe pe care le mai avea: „Jean, am cerut să vii ca să-ţi spun: tu ai dreptate. Noi nu trebuie să murim intr-un pat!”

Arhanghel glorios, neurastenic profund, mistic, resemnat, scăpărător păgân, îndrăgostit de viaţă, înclinat spre moarte, copil şi înţelept, toate acestea erau adevărate pentru Mermoz, dar deveneau false de îndată ce unul din elemente se găsea izolat de rest, pentru că ele se găseau contopite într-o fantastică unitate.

— Nu ştiu cum să vă explic, mi-a declarat într-o zi Coursault, dar exista marele Mermoz, Mermoz pur şi simplu, şi exista Jean. Erau diferiţi şi totuşi aceiaşi, se îmbucau de minune.

O definiţie mai bună nici că se poate. Forţele contradictorii, antagoniste care-i sfâşie şi-i doboară pe cei mai mulţi dintre oamenii la fel de bogaţi şi de complecşi ca Mermoz, se găseau, în cazul lui, perfect sudate de un excelent mortar sau, mai curând, de un fel de lumină aidoma celeia care, la asfinţitul, soarelui, armonizează toate tonurile cerului, ale pământului şi ale mării.

De aceea nu am găsit niciodată o fotografie de-a lui Mermoz — şi există câteva magnifice — care să mă mulţumească pe de-a-ntregul.

Nu pot păstra nici una prea mult timp în faţa ochilor, în toate e incomplet. Chipul lui ar fi trebuit să exprime mereu o pasiune nouă, iar în spatele său, ar fi trebuit să onduleze nisipurile, să freamăte pădurile virgine, să se înalţe piscuri de munţi, să tălăzuiască oceanul.

Aceasta este imaginea lui Mermoz care rămâne după ce, timp de şase ani a trebuit să traverseze luminile fascinante şi oglinzile tulburi ale Parisului, noroaiele şi reflexele sale. A ieşit din această încercare neatins, fără un rid. Dar, zic eu, mai uşor i-a fost să biruie Anzii.

Dintre toate victoriile lui Mermoz, chipul acesta nealterat mi se pare a fi cea mai mare.

În decembrie 1935, Mermoz a câştigat definitiv partida; Linia sa n-a fost închisă. Nu se mai punea problema diviziunii cu nemţii. În sfârşit, în fiece săptămână un avion pornea de la Dakar ducând spre Natal poşta Franţei, şi revenea de la Natal la Dakar cu poşta Americii. Graţie lui Mermoz şi prin Mermoz trăia ceea ce visase, în 1918, Latécoère, pentru care se ruinase Bouilloux-Laffont şi care costase până acum peste cincizeci de vieţi.

Desigur, această reuşită nu era decât relativă. Nu exista nici un fel de coeziune a flotei aeriene a Atlanticului. În componenţa ei intrau şi hidroavioane şi avioane cu roţi, de tipuri diferite şi amestecate cum a dat Dumnezeu. Glasul lui Mermoz, care cerea avioane rapide şi puternice pentru traversarea, Atlanticului pe timp de zi, n-a fost ascultat. I s-au opus interesele constructorilor şi influenţele care jucau prin ministere şi pe culoarele companiei Air France. Au fost preferate aparatele mari, greoaie şi teribil de costisitoare care se târau câte 20 de ore pe deasupra Atlanticului, numai şi numai pentru că posedau flotoare. Într-un singur an s-au înregistrat două dezastre; în ambele cazuri a fost vorba de hidroavioane.

Între timp, deşi *Curcubeul* salvase Linia, lui Couzinet nu i-a fost comandat nici un alt exemplar şi omul s-a ruinat[17].

Istoria ne va spune într-o zi de ce, după ce a câştigat războiul din 1914—1918, Franţa a abdicat, cu precădere după 1930, de la demnitatea sa, de la puterea sa, de la curaj şi n-a

---

[17] După câtva timp, trimotorul care redresase prestigiul Franţei a fost scos la licitaţie şi cât pe-aci să fie achiziţionat pentru transportul sardelelor de pe coasta bretonă la Paris. Couzinet a făcut datorii ca să-l pontă răscumpăra. (N.A.)

mai fost decât josnicie, dezordine, prostie şi laşitate. Cauzele se mai pot discuta; faptele şi rezultatele sunt însă de netăgăduit. Evident, ceea ce a fost lovit în primul rând şi în modul cel mai dureros a fost tocmai ceea ce era mai tânăr şi mai sensibil în organismul naţional, ceea ce reclama cel mai mult elanul, vitalitatea, o adaptare continuă: aviaţia. Ne amintim de apostrofa plină de mânie şi ruşine lansată de Mermoz din America atunci când a descoperit primele simptome ale răului. Data din 1929. Cinci ani mai târziu, ravagiile erau cu adevărat teribile şi se anunţau a fi mortale. M-am dus în America de Sud la zece ani după ce Mermoz debarcase pe pământul ei. Exceptându-i numele, nimic nu mai rămăsese din imensul prestigiu al Aeropoştalei. Persoanele politicoase vorbeau de aviaţia franceză cu compasiune. Adevăraţii prieteni ai Franţei evitau să discute. Pentru mine era cumplit de dureros. Pentru Mermoz însă a fost, cu siguranţă intolerabil.

Într-o noapte de octombrie am văzut sosind pe aeroportul de la Natal avionul care aducea curierul săptămânal din Franţa. Câteva siluete se conturau vag lângă pista ce abia se întrezărea în imensitatea terenului. Steluţele roşii ale balizelor încingeau solul. În bezna din jur, hangarele păreau uriaşe cavouri, portale de catedrală. Cantiniera indiancă striga pe careva în graiul moale, înmuiat şi melodios, parfumat de toate farmecele Braziliei.

Dinspre Atlantic ne-a parvenit un murmur puternic. Pe cer s-au iscat şase lumini ce se deplasau împreună. Avionul, imens, a aterizat. Când bubuitul motoarelor s-a stins, a fost de parcă s-ar fi înălţat o citadelă a tăcerii. Din ea au ieşit cinci oameni. Cei doi piloţi, navigatorul, radiotelegrafistul şi mecanicul. Altundeva decât aici, feţele lor ar fi trecut neobservate. Dar în acest moment, ele au purtat, preţ de câteva secunde, amprenta unei maiestăţi adânci şi simple. Picioarele încercau tăria pământului.

Păreau că-şi scutură de pe trăsături norii şi noaptea.

Elicele avionului care urma să mă ducă la Rio se învârteau.

Sacii poştali veniţi din Franţa erau cântăriţi sub un hangar. Vreo cincisprezece bucăţi. Zăceau acolo, sub bolta puternic iluminată, murdari, zgrunţuroşi, amărâţi. Pentru ei să fi amerizat Mermoz într-una din zilele anului 1930 pe Rio Potingui? Pentru ei să se fi desprins de pe laguna Bonfim după cincizeci şi trei de tentative? Pentru ei să fi venit şi plecat de patru ori cu *Curcubeul*? Pentru ei să fi construit această pistă? Pentru ei să fi desperat, luptat, riscat să-şi schilodească sufletul?

La 11 noiembrie 1935, Mermoz îi scria de la Natal prietenului său Jomeli, la Rio:

> *„Încă un moment greu pe care l-am trecut. M-a îndurerat în mod deosebit pierderea lui Clavère. După cum ştii, nutream pentru el o mare prietenie. Joia viitoare îmi propuneam să asist la căsătoria lui... În fine, n-au suferit. Judecând după cadavrul lui Le Douigou, şocul a fost teribil. Nu cred ca marea să mai restituie ceea ce a înhăţat. Sigur, asta ni-e meseria, dar când mă întorc cu gândul până-n urma cu doisprezece ani şi recapitulez numele tuturor celor dispăruţi, nu mă pot opri să nu-mi înconvoi spinarea. Am de pe acum impresia că aş fi un supravieţuitor. Apoi însă, ridic repede de tot capul ca să privesc drept înainte şi să-mi urmez drumul către destinul meu, către destinul nostru comun, acela pe care, în fundul sufletelor noastre, ni-l dorim cu toţii. De data asta nu mă opresc la Rio. Plec chiar la noapte cu Santos-Dumont. Socot să fiu din nou la Natal în primele zile ale lui decembrie şi câteva luni la rând să fac cursa Dakar—Natal. Mi-e lehamite de Paris. Vreau să regăsesc adevărul, adevărul meu.”*

Gourp, Erable, Lécrivain, Pranville, Négrin, Emler, Riguelle, Barbier, Hamm, Depecker, Clavère, Etienne...

Mermoz se gândea adesea la ei. Ce piloţi, ce camarazi, ce prieteni!

De la zborul inaugural al *Curcubeul*ui, traversaseră nu o dată împreună Atlanticul. Nu mai era o performanţă. Dar într-o zi, Collenot a spus:

— Domnule Mermoz, am doi copii şi n-aş vrea să fac traversări fără dumneavoastră.

Mermoz i-a făgăduit că aşa va fi.

După câteva luni însă l-a rugat pe Collenot să-l dezlege de cuvântul dat. Linia cerea mecanici de elită pentru zbor. Noile hidroavioane puteau avea nevoie de ştiinţa lui Collenot. Absorbit de funcţia sa de pilot-şef, Mermoz nu putea asigura curierul cu o suficientă regularitate pentru a justifica menţinerea lui Collenot pe post de mecanic personal.

— Sigur, dacă aş insista, aş putea obţine ce vrei, i-a spus Mermoz. Dar n-ar fi drept. Ar fi o pildă. Mă înţelegi, Collenot?

— Înţeleg, domnule Mermoz, a răspuns Collenot, cavaler al Legiunii de Onoare, deţinător a 3.000 de ore de zbor.

La 9 februarie 1936, Mermoz şi Jean Gérard Fleury mergeau pe jos pe Champs-Elysées. Era o seară umedă şi călduţă. După obiceiul său Fleury vorbea mult şi animat. Mermoz care, de regulă, aprecia vivacitatea prietenului, îl asculta absent. Când au ajuns în faţa clădirii ziarului la care Fleury răspundea de rubrica aviatică, Mermoz l-a apucat de braţ.

— Te însoţesc până la biroul tău, a spus el. Vreau să telefonez postului de radio Air France. Collenot traversează azi împreună cu Ponce şi Barrière. Ar trebui să se apropie de Dakar, dar prefer să-i ştiu sosiţi.

Fleury a cerut numărul şi i-a trecut receptorul.

— Radio Air France? Aici Mermoz. Care-i poziţia lui *Ville-de-Buenos-Ayres?*

O tăcere anormală i-a făcut pe Fleury să ridice capul: Faţa lui Mermoz, împietrită, era de albeaţa cretei. Ca şi când nu i-ar fi venit să creadă, i-a făcut semn lui Fleury să ia celălalt receptor. Fleury a auzit că, îndată după trecerea peste insula São Paulo, hidroavionul n-a mai emis nici un mesaj. În tot cursul zilei, posturile radio de coastă şi vasele aflate în larg au lansat apeluri. Nici un răspuns.

Mermoz s-a lăsat să cadă într-un fotoliu. Mâinile i se crispaseră în jurul frunţii. A rămas multă vreme aşa, cu privirea inaccesibilă. Insula São Paulo... Ceaunul-cu-Negreală... Trâmbele negre de apă şi avionul, maşină greoaie şi înceată, obligată să zboare razant cu valurile…

Îl vedea şi pe Collenot... Collenot care ceruse să traverseze doar cu el.... Collenot... Din gâtlejul lui Mermoz a scăpat un zgomot nedesluşit. Apoi a rostit cu o voce văduvită de orice expresie:

— La revedere, bătrâne, am nevoie să fiu singur.

Şi a dispărut.

Aşa cum am mai spus-o, întreaga viaţă a lui Mermoz a fost dominată de simboluri. Jocul lor magic continuă, dincolo de ea. În casa din Rocquigny, printre covoarele Palmyrei, mătăsurile Damascului, rogojinile maure, stofele marocane şi pielăria argentiniană am întâlnit, vara trecută, alături de mama lui Jean, o femeie timidă şi simplă, cu doi copii.

— Sunt micuţii Collenot şi mama lor, mi-a spus doamna Mermoz.

Iar când am rămas singuri, a adăugat:

— Aici, sunt la ei acasă.

Mermoz şi Serre au zburat la Dakar. Acolo au examinat îndeaproape cele două hidroavioane din seria cărora făcuse parte şi *Ville-de-Buenos-Ayres.* Fără să prevină pe nimeni, constructorul le adusese modificări periculoase. În ciuda rapoartelor incriminante ale pilotului-şef şi ale directorului materialelor, conducerea companiei s-a mulţumit doar cu suspendarea provizorie a acestor aparate.

După aceea, Mermoz şi-a reluat viaţa sa obişnuită. S-a achitat cu scrupulozitate de funcţiile sale administrative la Air France şi a continuat să zboare. Părea să fie acelaşi, ca şi înaintea dispariţiei lui Collenot. Poate mai tandru faţă de maică-sa şi mai atent cu prietenii.

Cine n-a simţit în acele momente mâna lui Mermoz aşezându-i-se pe umăr sau cuprinzându-i gâtul într-un

moment de expansiune sau exaltare, n-are cum şti ce grad de frumuseţe, de intensitate şi de dăruire poate atinge tandreţea bărbătească. Sunt binefaceri pe care moartea nu le sleieşte.

În acea vară Mermoz a venit să se odihnească vreo câteva zile pe coasta Mediteranei. Lucram pe atunci la Saint-Tropez. Am cinat pe terasa restaurantului *Escale* din port. Apoi, o plimbare la voia întâmplării ne-a dus paşii de-a lungul ţărmului, departe de orăşel. Noapte întunecoasă şi caldă, saturată de mireasma densă a pinilor. Cântec de valuri sparte de ţărm. O rază roşie a despicat golful. Mermoz a strigat cu un glas ce nu-i aparţinea:

— Priveşte, farul de la Natal! Farul de la Natal!

Două luni mai târziu, pentru prima oară în viaţă, Mermoz s-a instalat.

Alesese, în apropierea Cetăţii Universitare, un apartament la ultimul-etaj, cu ferestrele dând spre parcul Montsouris. Aer şi lumină din belşug. Coroanele copacilor păreau că vor să dea buzna în camere. Mermoz era încântat. Îşi adora biblioteca în curs de alcătuire, arătând cu ingenuă mândrie diversele sale achiziţii. Smulgea fiecărei zile petrecute la Paris câteva momente pentru a scotoci prin dughenele anticarilor. Mângâia cu încântare legăturile cărţilor. Ai fi zis că adolescentul din Avenue du Maine revenise în apartamentul cu plafoanele înalte din parcul Montsouris.

Aici l-am surprins jucându-se cu două fetiţe pe care o prietenă i le adusese. O făcea atât de bine şi cu o asemenea plăcere, încât convingerea mea s-a cristalizat pe loc: Mermoz visase adesea să aibă un copil.

Când am rostit cu glas tare ceea ce îmi trecuse prin minte, Mermoz mi-a răspuns gânditor:

— E singura mea dorinţă care mi-a mai rămas. N-am însă dreptul. Sunt incapabil să întemeiez un cămin. Iar o femeie, copiii, au nevoie de un cămin. Fiecare cu adevărul său, bătrâne.

La finele lui noiembrie, Mermoz urma să ducă peste

Atlantic poşta aeriană. A amânat zborul pentru săptămâna următoare ca să-i poată întâlni la Rio, între două traversări, pe Couzinet şi Fleury care soseau în capitala braziliană cu Zeppelinul. Cei trei prieteni se bucurau dinainte de această întâlnire.

La 6 decembrie, Mermoz părăseşte aerodromul de la Francazals, cel care luase locul vechiului aeroport toulousan Montaudran. În cursul după-amiezii schimbă avionul la Casablanca şi continuă spre Dakar. Pe la două de dimineaţă e la aeroportul Ouakam. Guillaumet, care fusese afectat serviciului regulat transatlantic, îl aşteaptă pe pistă ca să-l transporte cu maşina până la bazinul de unde decola hidroavionul. Mermoz sare din aparatul Dewoittine care-l adusese până acolo ca simplu pasager şi se întinde dezmorţindu-şi muşchii leneviţi de somn.

— Am dormit ca-ntr-un pat, spune el vesel. Altă viaţă decât în Bréguet 14!

E într-o excelentă dispoziţie. Străbătând Dakarul adormit, se opresc la biroul companiei Air France. Aici, Mermoz întreabă:

— Cine vine ca pilot secund?

— Lanata, i se răspunde.

Era un nou venit şi nu traversase încă niciodată Atlanticul.

— Prefer pe careva dintre cei vechi, zice Mermoz. Nu voi avea timp să testez hidroavionul la Natal înaintea întoarcerii. Plec imediat la Rio cu poşta. Am stabilit să mă întâlnesc acolo cu Couzinet şi Fleury.

Brusc îl năpădeşte râsul său clocotitor de copil şi-i spune lui Guillaumet:

— Cred că o să primesc din mâinile preşedintelui Vargas şi cravata de comandor al ordinului *Cruzero do Sur.*

Apoi, întorcându-se impacientat spre funcţionarul agenţiei:

— Cui îi vine rândul după Lanata?

Omul consultă o listă:

— Pichodou.

— Perfect, spune Mermoz.

Pichodou traversase de treizeci şi opt de ori Atlanticul.

— Dar Lanata va fi furios, observă funcţionarul.

— O să ia taxiul următor, replică Mermoz. Hai să-l căutăm pe Pichodou.

L-au trezit pe Pichodou care dormea lângă nevastă-sa. Vrerea destinului era să bată la uşa aceasta.

La ora 3 şi jumătate, Guillaumet i-a condus pe cei doi piloţi până la pontonul de care era amarat hidroavionul *Crucea Sudului.* Înainte de a urca, Mermoz l-a salutat vesel cu mâna pe Guillaumet. Acesta a ascultat cum uruie motoarele ambalate la punct fix, şi a urmărit cum decolează aparatul.

Apoi s-a dus să se culce. Pe la orele 6 a fost trezit de zgomotul unui avion care se întorcea la bază. Era *Crucea Sudului.* Una din cele patru elice cu pas variabil funcţiona prost la turaţie mare. Amerizând, Mermoz s-a interesat dacă nu există un alt aparat gata de zbor.

— Ne-ar trebui câteva ore ca să-l punem la punct, i s-a răspuns.

— Atunci plec cu *Crucea Sudului,* a decis Mermoz, Curierul a aşteptat şi aşa prea mult.

Elicea a fost reparată la repezeală. Cu puţin înainte de ora 7, Mermoz decola din nou.

Până la orele 10,47 radiotelegrafistul Cruvelhier a transmis OK-uri. Mermoz pilota, Pichodou moţăia, căpitanul de cursă lungă Ezan fixa poziţia pe hartă, iar mecanicul Lavidalie inspecta din când în când cele patru motoare. Un zbor obişnuit, cu ocupaţii obişnuite.

La ora 10,47 când *Crucea Sudului* se afla la circa 800 de kilometri de coastă, staţia radio de la Dakar a primit din partea hidroavionului acest început de mesaj:

„Decuplăm motorul spate dreapta...”

Emisiunea s-a oprit brusc.

După câteva ceasuri, Guillaumet a decolat ca să caute *Crucea Sudului.* Alertate, navele s-au abătut de pe rutele lor ca să scotocească oceanul exact în aceeaşi zonă în care, cu şase ani în urmă, se scufundase *Contele de La Vaulx.* Nici atunci, nici mai târziu, nu s-a găsit nimic.

— Şi timpul şi marea erau atât de frumoase, mi-a spus

Guillaumet.

Tehnicienii afirmă că, din pricina vibraţiilor, una din elice s-a desprins, a forfecat fuzelajul şi *Crucea Sudului* s-a dus ca un bolovan în adâncuri. Există toate temeiurile să se presupună că Mermoz zbura la 200 de metri deasupra apei.

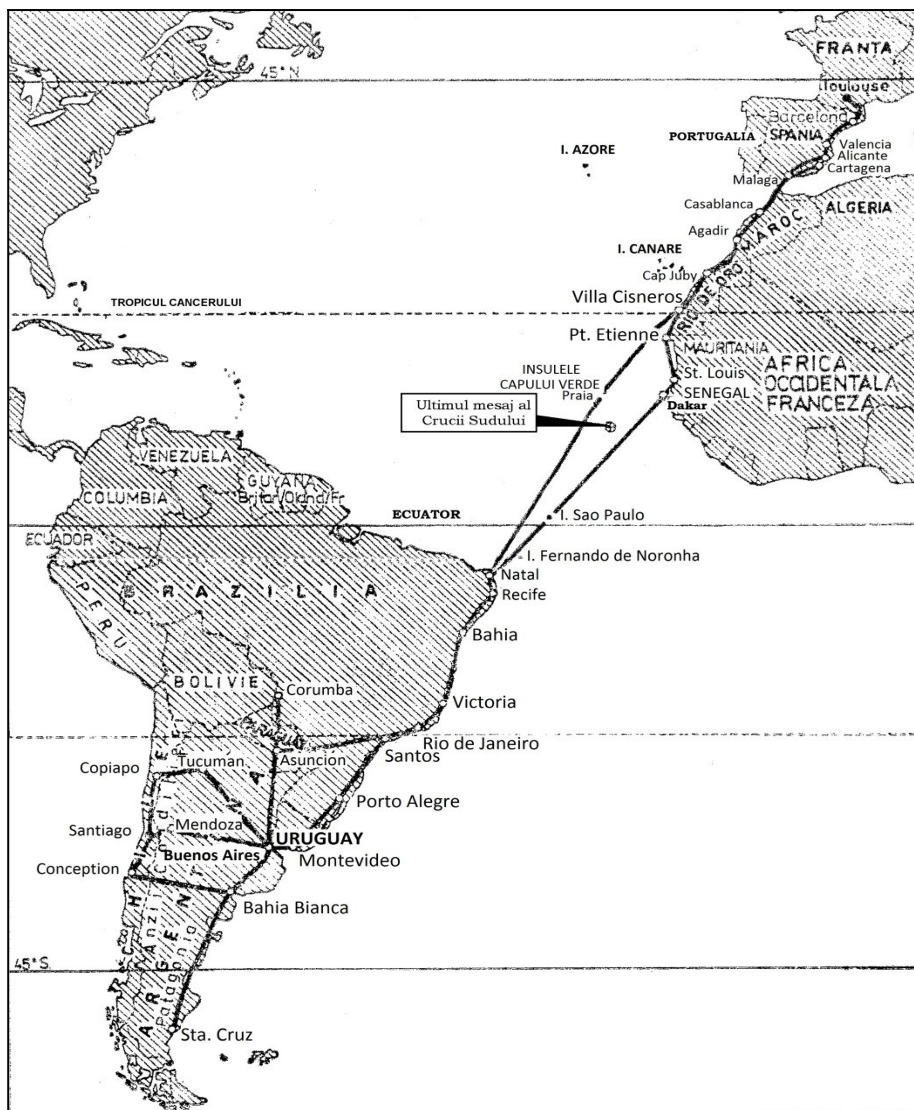
Când, printr-un atroce joc de cablograme, s-a crezut că Mermoz e regăsit, a fost, pentru câteva ore, o bucurie naţională. În prezent, Mermoz are o statuie la Buenos Aires, un far la Natal, o stelă comemorativă la Dakar, o stradă la Paris. Linia Franţa-America de Sud îi poartă numele. În jurul său s-a ţesut o legendă. Curând, copiii o vor învăţa.

Dar dacă, pierind la comenzile *Crucii Sudului,* Mermoz ar fi putut presimţi aceste supreme omagii ale unei epoci care nu mai ştie să aducă asemenea prinosuri, sunt sigur că n-ar fi văzut în ele simbria cuvenită pentru existenţa sa. Nu cred să fi apucat — într-atât de rapidă i-a fost căderea — să-şi aşeze pe chip masca de războinic despre care mi-au vorbit toţi cei care zburând cu el, l-au văzut înfruntând primejdia. Ceea ce cred însă cu toată puterea inimii e că, văzându-se murind aşa cum şi-a dorit-o, după ce trăise aşa cum a voit, liber de orice compromis, neîntinat de nici o murdărie, nefăcând altceva decât să iubească, să lupte, să râdă şi să sufere şi măsurând într-o fracţiune de secundă traiectoria care-l dusese de la Mainbressy deasupra Atlanticului, Jean Mermoz şi-a văzut consfinţit adevărul. Adevărul de care nu putem fi siguri decât în pragul morţii.



HARTA ZBORURILOR LUI MERMOZ[18]

[18] Toate datele şi denumirile geografice corespund împărţirii politico-administrative din perioada la care se referă autorul (N. red.).


FRANTA
Toulouse
Barcelona
PORTUGALIA
SPANIA
Valencia
Alicante
Cartagena
Malaga
I. AZORE
Casablanca
ALGERIA
Agadir
MAROC
I. CANARE
Cap Juby
RIO DE ORO
Villa Cisneros
TROPICUL CANCERULUI
Pt. Etienne
MAURITANIA
INSULELE
CAPULUI VERDE
Praia
St. Louis
SENEGAL
Dakar
AFRICA
OCCIDENTALA
FRANCEZA
Ultimul mesaj al
Crucii Sudului
VENEZUELA
GUYANA
COLUMBIA
ECUATOR
I. Sao Paulo
ECUADOR
I. Fernando de Noronha
Natal
Recife
BRAZILIA
PERU
Bahia
BOLIVIE
Corumba
Victoria
PARAGUAY
Rio de Janeiro
Santos
Copiapo
Tucuman
Asuncion
Porto Alegre
Santiago
Mendoza
URUGUAY
Buenos Aires
Montevideo
Conception
Bahia Bianca
45° S
CHILE
ARGENTINA
Patagonia
Sta. Cruz

Jean, fără ajutorul tău n-aş fi fost în stare să duc această carte la bun sfârşit. Cât timp ţi-am mers pe urme, mi-au fost alături râsul tău, tristeţile, forţa şi elanurile tale. Eram aproape fericit. Îţi mulţumesc că m-ai silit să învăţ, cuvânt cu cuvânt, povestea ta şi a cohortei tale înaripate. Nu cunosc o alta mai frumoasă.

În dimineaţa asta însă mori încă odată.

Mi-e din nou frică.

Să mă fi înşelat oare de multe ori? Să te fi trădat? Mi-a fost oare îngăduit să spun tot ce am spus?

De ce nu-ţi poţi aşeza mâna pe umărul meu? ar fi de ajuns ca să-mi redea siguranţa.

Urma să-ţi istorisim viaţa împreună. Rămas singur, am folosit în această povestire tot ce am putut învăţa dintr-o meserie care, de la an la an, mă aduce, mai mult şi mai mult, la disperare. Nimic nu reuşeşte să reproducă vibraţia luxuriantă a vieţii. Am pus în scrisul meu toată cinstea de care sunt capabil. Şi toată dragostea ce ţi-o port.

Dar vai, mai mult nu mi-a stat în putere.

Paris, duminică 13 martie 1939.

Postfaţă

Lista lor, a celor care au vrut să se desprindă de pământ, să cunoască beţia neasemuită a zborului, să dea orizontului alte dimensiuni e lungă, aproape nesfârşită. Icar, temerarul fiu al lui Dedal cel iscusit dar prudent, a intrat în legendă şi astăzi o mare incredibil de albastră îi poartă numele. Povaţa tatălui suna aşa:

Icare-i zicea el, în zboru-ţi
Drumul de mijloc să-l ţii, e sfatul ce-ţi dau.
Dacă-n cale prea jos cobori, îţi va fi îngreuiată de apă aripa,
Iar de urca-vei prea sus, ţi s-ar arde de focul din soare.
Zboară între aceste două şi ascultă porunca-mi.[19]

Orgoliul, nobilul orgoliu a fost însă mai puternic decât glasul cuminţeniei şi primul zburător al omenirii a plătit cu viaţa cutezătoarea sa tentativă.

Aveau să-i urmeze mulţi.

Simon Magul, mort cu aripile frânte în anul 61 e.n., arabul Abdul Kassim, aceeaşi soartă în 880, călugărul benedictin Giovani Battista Dante, în 1420, ţăranul rus Nikita (care, spre deosebire de predecesorii săi, a izbutit chiar să planeze), decapitat apoi din porunca ţarului Ivan cel Groaznic pentru că „omul nu este pasăre şi nu are aripi, şi dacă şi le face e potrivnic firii... iar de s-a unit cu duhul rău să fie descăpăţânat şi diavoleasca născocire, arsă.” Şi lista continuă, continuă la nesfârşit...

---

[19] Publius Ovidius Naso *„Metamorfoze”* în româneşte de Maria Valeria Petrescu.

Sub lespedea legendei îşi doarme somnul de veci Manole al nostru, răpus de vanitatea stăpânitorilor; solitar se înalţă, purtându-şi în creştet vulturul, obeliscul lui Aurel Vlaicu; cimitirele lumii sunt pline de morminte cu o elice înfiptă în pământ în chip de stelă funerară.

De la obscuri, de la anonimi la celebrităţi, cu toţii au visat, au vrut, au pătimit pentru acelaşi lucru: să zboare.

Numele lor uneori îl cunoaştem, alteori l-am uitat, sau poate nici nu l-am ştiut vreodată, dar aceşti nebuni sublimi, aceşti temerari cavaleri ai unei alte Mese Rotunde porniţi nu ca să-şi însuşească, ci ca să dăruiască neştiuţilor lor semeni potirul fermecat al Graalului, au sfâşiat pentru noi, contemporanii sau urmaşii lor, zăbranicele ignoranţei, au dilatat sfera cunoaşterii, au jalonat dificilul drum al progresului cu gândul lor înflăcărat, cu arzătorul lor suflu epic, cu sângele lor niciodată drămuit.

În Panteonul universal ce poate se va înălţa totuşi vreodată întru memoria şi gloria nepieritoare a tuturor celor care au vrut să împlinească dacă nu cea mai veche, dar în ori ce caz cea mai nobilă năzuinţă a omului, ZBORUL, numele româneşti vor străluci cu litere de aur ca unii ce am adus din plin prinosul nostru de inteligenţă şi jertfe la împlinirea marelui vis.

Să nu uităm că românul Traian Vuia a fost pri*mul om din lume* care s-a desprins de pământ cu un aparat mai greu decât aerul, desprinderea făcându-se cu *mijloace proprii* şi nu prin cele auxiliare, ca de pildă, în cazul fraţilor Wright. E cu neputinţă ca prin această modestă „postfaţă” să reparăm o monumentală nedreptate — şi nici nu ne-o propunem — dar restabilirea dreptului la o prioritate absolută se impune. La 18 martie 1906, pe câmpul de la Montesson, lângă Paris, aparatul *Vuia Nr. 1,* pilotat de constructor, s-a înălţat de la sol cu aproximativ

1 metru, a parcurs în zbor distanţa de 12 metri şi a aterizat nevătămat. La 24 iunie, acelaşi an, la Issy-les-Moulineux, Vuia zboară din nou. La 12 şi apoi 19 august, aparatul compatriotului nostru parcurge în zbor 24—25 metri. Şi totuşi, meritul oficial de a fi primul om care a zburat cu un aparat mai greu decât aerul, cu decolare autonomă, i-a revenit brazilianului Santos-Dumont. Dar tentativa acestuia a avut loc abia la 13 septembrie 1906, iar aparatul lui a efectuat un salt doar de 7 metri, la o înălţime de 0,7 m. şi s-a avariat la contactul cu solul. Explicaţii au existat, plauzibile sau aberante, dar cuvenita corectare publică nu s-a produs încă.

De Vlaicu, de „maistoraşul Aurel”, ştim cu toţii. În anul 1912, la Aspern-Viena, în faţa a peste 20.000 de spectatori, modestul pilot român, tot el şi constructor, veşnic înglodat în datorii, concurează alături de celebrităţi mondiale ca Roland Garros, Moineau, Michel Molla şi alţii veniţi din opt ţări ale lumii; concurează şi se plasează primul la aruncarea unei greutăţi la ţintă, primul la proba de viraj şi al doilea, la o diferenţă de numai 2 cm, la proba de aterizare la punct fix.

În anul 1909 ia fiinţă la Chitila prima şcoală de zbor din România şi, totodată, una din primele din lume. Se naşte astfel aviaţia română, o aviaţie care, de atunci şi până acum, a purtat pe aripi, cu indefectibilă cinste, culorile Patriei.

Numele aşilor ei le întâlnim pe plăcuţele străzilor, le citim dăltuite în piatra monumentelor, le vedem înscrise pe lespezile comemorative. Poate nu toate, poate nu atât de des precum ar merita. Mircea Zorileanu, Ştefan Protopopescu, Andrei Popovici, Alexandru Paşcanu, Gheorghe Caranda, Gheorghe Negel sunt nume de pionieri.

Primul război mondial a făcut din avion, până atunci o

fascinantă jucărie, insolită şi inofensivă, o teribilă armă de luptă. Pe cerul Franţei, Nieuporturi cu cocardă tricoloră şi Fokkeruri cu cruce neagră pe fuzelaj se înfruntau într-un cumplit carusel al morţii. Numele francezului Georges Guynemer — 54 de victorii — şi al germanului Manfred von Richthofen — 80 de victorii — intrau în legendă. Deasupra câmpurilor de bătălie de la Mărăşeşti, Nămoloasa, Oituz piloţii români continuau tradiţiile glorioase ale acestui neam. Comentând cauzele înfrângerii de la Mărăşeşti, comandantul Armatei I-a austro-ungare arăta că una din ele a fost „admirabila cooperare între infanteria, artileria şi aviaţia română. „Iar generalul Eremia Grigorescu, comandantul frontului din Moldova, îşi încheia Ordinul de zi nr. 96 din 12 august 1917, ordin prin care releva strălucitele fapte de arme ale Grupului 2 Aeronautic, cu următoarele cuvinte*: „Prin mine, întreaga ţară vă este recunoscătoare.”* În acele zile, când însăşi existenţa noastră ca stat liber şi independent era pusă în cumpăna istoriei, nume ca Egon Nasta, Vasile Craiu, Marin Popescu, Gheorghe Stâlpeanu — şi n-am citat decât câteva dintr-o glorioasă pletoră — cavaleri ai Ordinului „Mihai Viteazul”, au devenit sinonime ale curajului, abnegaţiei, spiritului de sacrificiu.

Odată stins bubuitul tunurilor, aviaţia s-a adaptat, rapid si firesc, noilor condiţii de pace, dezvoltarea ei amorsând o uluitoare linie ascendentă. Au apărut companii aeriene pentru transportul mărfurilor şi al călătorilor, anul 1919, deci primul an de pace, consemnând şi primele zboruri civile regulate: Berlin - Leipzig - Weimar; Paris - Lille - Toulouse - Barcelona - Casablanca; Manchester - Southport - Blackpool. Evident, şi de data aceasta, românii au fost prezenţi. La 23 iulie 1919, în cadrul Conferinţei de pace de la Paris, Nicolae Titulescu arăta că aviaţia poate şi trebuie să aducă o

importantă contribuţie la întărirea legăturilor dintre state şi la asigurarea unei păci trainice; totodată, diplomatul român propunea înfiinţarea unor companii internaţionale de transport aerian şi oferea în acest scop contribuţia statului român. La mai puţin de trei luni de la această propunere, mai exact la 13 octombrie 1919, s-a încheiat „Convenţia pentru reglementarea navigaţiei aeriene” la care au, aderat 26 de state, România numărându-se printre ţările fondatoare. După alte câteva luni ia fiinţă Compania Franco - Română de Navigaţie Aeriană. Ruta ei, Paris - Strasbourg - Praga - Viena - Budapesta - Belgrad - Bucureşti - Istanbul, reprezenta prima trăsură de unire între vestul Europei şi ţărmurile Asiei Mici.

În anul 1926 se deschide oficial traficul aerian intern, pe două rute: Bucureşti - Galaţi - Chişinău şi Bucureşti - Galaţi - Iaşi - Cernăuţi. Doi ani mai târziu, acestor linii li se adaugă alte două: Bucureşti - Cluj şi Bucureşti - Constanţa. Iar în anul 1930 ia fiinţă şi prima companie de transport aerian cu denumirea *Liniile Aeriene Române Exploatate de Stat* (L.A.R.E.S.). Anii următori aduc la noi în țară o dezvoltare impetuoasă a aviaţiei civile. Apar noi aeroporturi cu infrastructuri moderne, se balizează terenurile pentru zboruri de noapte, traficul aerian se înteţeşte şi, pentru prima oară în cursele de călători, alături de mărci reputate ca Potez, De Havilland, Junkers. e folosit şt un aparat de construcţie integral românească, *I.C.A.R.- comercial.* Liniilor interne, acum 8 la număr, li se adaugă 4 linii externe: Bucureşti - Cernăuţi - Lvov - Varşovia - Gdynia; Bucureşti - Cluj - Užgorod - Pieštany - Praga; Bucureşti - Belgrad - Zagreb - Veneţia - Milano şi, în sfârşit, Bucureşti - Sofia - Salonic - Atena - Rodos - Tel-Aviv. Numele unor piloţi de linie ca Anton Ştefănescu, Ion Dodani, Max Manolescu, Ion Dincă, Mihai Focşeneanu, Milan Giosan, Emil Negoiţă,

Stelian Tudose ş.a. au devenit pentru pasageri sinonimul securităţii şi reuşitei zborului.

Declanşarea, în septembrie 1939, a celui de-al doilea război mondial a determinat scurtarea sau întreruperea unor curse externe. În luna octombrie a aceluiaşi, an, revista „România aeriană” scria: „Marea flotă aeriană L.A.R.E.S. intră mândră în hangarele de iernare, intactă după ce a străbătut, de la începuturile exploatării, peste 3 milioane de kilometri, fără incidente şi *fără nici un accident* (sublinierea noastră). Tot în această perioadă, din iniţiativa temerarei aviatoare Marina Ştirbei, ia fiinţă ceea ce, puţin mai târziu, avea să se numească „Escadrila Albă” şi să reprezinte embrionul aviaţiei noastre sanitare.

Fireşte, nu intră în intenţia autorului acestor rânduri să facă un istoric al aviaţiei româneşti. Perioada acestei succinte treceri în revistă este, oarecum, şi perioada debuturilor, iar apoi a gloriei lui Jean Mermoz. N-am vrea s-o încheiem înainte de a pomeni numele şi evoca faptele unui alt contemporan român al virtuozului pilot francez, nume din păcate prea puţin cunoscut nu numai peste hotare, dar chiar şi la noi în ţară.

Printre numeroşii, foarte numeroşii zburători români care s-au ilustrat prin fantasticul lor curaj şi neasemuita lor măiestrie în arta pilotajului — am cita în acest sens doar celebra formaţie „Dracii Roşii” (M. Pantazi, Petre Ivanovici, Max Manolescu) care au repurtat succese excepţionale în ţară şi în străinătate — nu poate fi omis, zicem, în nici un caz, căpitanul-aviator Gheorghe Bănciulescu.

În ziua de 12 septembrie 1926, în cadrul unei tentative de zbor fără escală Paris—Bucureşti, avionul Potez-25, pilotat de Bănciulescu, percutează din pricina ceţii un munte din Cehoslovacia. Accidentul se soldează

cu moartea mecanicului Ion Stoica, şi cu fracturarea picioarelor pilotului. Amputarea nu poate fi evitată. Teoretic, Gbeorghe Bănciulescu devine un infirm irecuperabil, condamnat să-şi ducă zilele într-un cărucior de invalid. Dar numai teoretic. Pentru că, dând dovadă de o tenacitate ieşită din comun, cu proteze la ambele picioare — şi să ne gândim la nivelul tehnic al ortopediei din acea vreme — Bănciulescu reia antrenamentele. În 1928 zboară din nou. Este primul pilot din lume, înaintea englezului Bader, înaintea sovieticului Maresiev, care pilotează manevrând palonierele cu proteza. Şi să ne mai gândim că la acea epocă pilotajul era încă o trântă, un corp-la-corp cu aerul, cu condiţiile meteorologice, cu fragilitatea aparatelor!

Din acest moment, palmaresul său devine de-a dreptul prodigios. În 1933, avansat între timp locotenent-comandor, realizează un circuit aerian de 9 zile, pe un avion de construcţie românească, S.E.T.-41, pe ruta Bucureşti - Barcelona - Madrid - Paris - Londra - Paris - Praga - Viena - Belgrad - Bucureşti. Urmează, tot în 1933, un alt raid: Damasc - Rayak - Adna - Bucureşti. Apoi, în mai 1934, tot pe un S.E.T.-41, străbate un traseu fabulos: Bucureşti - Sofia - Istanbul - Alep - Gaza - Cairo - Alexandria - Bengazi - Tripoli - Tunis - Palermo - Roma - Zagreb - Belgrad - Bucureşti. Aproape imediat, pe un I.A.R.-23, urmează zborul direct Bucureşti - Varşovia - Bucureşti. 2.400 de kilometri. Enorm pentru acea, vreme.

În 1935, Federaţia aeronautică internaţională solicită autorităţilor româneşti să permită locotenent-comandorului Gheorghe Bănciulescu să prospecteze şi să verifice condiţiile de zbor pe câteva rute aeriene din Asia Mică şi Africa, rute până atunci neexplorate de nimeni. Era nevoie de această prospecţie în vederea

stabilirii unor trasee optime pentru companiile franceze de transport. *Ipso facto,* această cerere reprezenta o recunoaştere internaţională a calităţilor excepţionale ale pilotului român căci nu de aviatori duceau lipsă francezii. Însoţit de George Bibescu, un alt temerar zburător, şi de mecanicul francez Louis Agnus, decolează la 18 martie 1935 de pe aeroportul de la Cairo. E un adevărat maraton aerian de 13.000 de kilometri parcurşi în numai 72 ore de zbor. La înapoiere, o boală tropicală contractată pe drum îl doboară. Moare la 12 aprilie 1935 într-un spital din Cairo.

A fost contemporanul lui Jean Mermoz. În trecerea în nefiinţă, l-a devansat cu un an şi 239 de zile.

„Am pus în scrisul meu toată cinstea de care sunt capabil. Şi toată dragostea ce ţi-o port.

Dar vai, mai mult nu-mi stă în putere."

Epitaf aşternut de o mână de prieten pe această stelă funerară care este o carte, o carte ce adună în paginile ei tot clocotul, tot zbuciumul, toate înălţările şi prăbuşirile unei vieţi. A vieţii unui BĂRBAT.

Iar Joseph Kessel a ştiut ce este aceea bărbăţia. A deprins-o în 1916, pe cerul Franţei, în sacadele răguşite ale mitralierelor inamice, având drept unică pavăză pânza subţire şi ceruită a carlingii. I-a desluşit slova aspră în urletele simunului saharian, în mugetele apocaliptice ale taifunurilor din Pacific, în strigătele războinicilor danakili, ale dervişilor dopaţi cu heroină, ale fanaticilor mau-mau, peste tot unde l-a purtat meseria lui de reporter de şoc. Şi s-a reconfruntat cu ea în anii celui de al doilea război mondial când a îmbrăcat uniforma de ofiţer-aviator al Forţelor Franceze Libere ca să efectueze pentru R.A.F. misiuni speciale în Franţa

ocupată.

Romancier prolific, cu peste treizeci de lucrări, Kessel a imprimat tuturor personajelor sale amprenta propriului temperament: pasionale, violente, ireductibile, generoase, leale, aceste personaje umplu paginile numeroaselor sale cărţi cu tumultul unor existenţe ieşite din comun. Identici între ei, indiferent de latitudinea geografică, de poziţia lor socială, de rasă sau confesiune, eroii lui Kessel caută şi trăiesc plenar aventura, îşi sug anteic vlaga din ea, au frenezia existenţei tensionate la maximum.

Eroul acestei cărţi nu mai este însă o ficţiune, o plămădeală romanescă, proiecţia pe un ecran până atunci virgin a unor trăsături, particularităţi, gesturi şi situaţii.

Jean Mermoz a fost o realitate.

Kessel l-a cunoscut şi l-a iubit aşa cum pot iubi numai bărbaţii mari atunci când îşi descoperă alter-ego-ul, când îi înfrăţeşte aceeaşi sete de infinit, aceeaşi voluptate a riscului, aceeaşi căutare a perfecţiunii, aceeaşi orgolioasă nevoie de a nega imposibilul.

Iar când Mermoz, împlinindu-şi destinul, a dispărut undeva în largul Atlanticului de Sud, pe care în sfârşit îl biruise, într-un punct imposibil de localizat pe vreo hartă, înghiţit de un mormânt peste care nu se va putea apleca niciodată o mamă, nu se va putea depune niciodată o floare, din suferinţa şi durerea prietenului s-a născut o carte: ACEASTA.

PAVEL POPESCU

Redactor: MANUELA CORAVU
Tehnoredactor: VALERIA PETROVICI
Bun de tipar: 3.06.1985
Apărut. 1985. Coli de tipar 6,5
Comanda nr. 50.270
Combinatul poligrafic. „Casa Scânteii”
Piaţa Scânteii nr. 1, Bucureşti
Republica Socialistă România

Vol I—II, Lei 18,50

O dată ajuns la înălţimea prevăzută, Mermoz a lansat motorul din plin. Cîteva secunde avionul a zburat aşa cum se aştepta să zboare. Brusc însă comenzile i s-au smuls din mîini. Le-a înşfăcat la loc, dar în van ; parcă strivit de un baros gigantic, fuselajul se torsiona, se dezarticula. Orice tentativă de pilotaj devenise imposibilă. Avionul se sfărîma în aer. Era sfîrşitul...

Inlănţuit de fuselaj, se prăbuşea cu capul în jos, biciuit de aerul care sufla năpraznic. A văzut cum se desprinde aripa stîngă a aparatului. În spatele lui, rezervorul de benzină s-a despicat în două inundîndu-l. Solul urca spre el cu o viteză de coşmar. Într-un tîrziu, cu o scrîşnitură de cataclism, plafonul postului de pilotaj în care era încastrat a cedat, s-a fărîmiţat şi Mermoz n-a mai fost decît una din rămăşiţele avionului sfărîmat, sfîşiat, pulverizat. A căzut ca o bucată de fontă, vreo două sute de metri. Apoi, s-a simţit zgîlţîit de un şoc teribil şi a avut impresia că e agăţat în vid. Se deschisese paraşuta...

EDITURA MERIDIANE